



A Coruña/
El puerto del Camino de Santiago/
Guía para los peregrinos/





A Coruña/
El puerto del Camino de Santiago/
Guía para los peregrinos/

Textos: Manuel F. Rodríguez

índice/

6

A Coruña y
el Camino Inglés/

12

el origen/



26

en A Coruña/



27

la llegada al puerto/



16

peregrinos por mar/



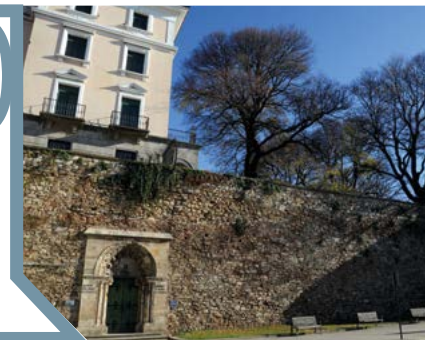
20

los puertos de salida/



40

la estancia/



49

en camino/



23

la travesía/



52

la espera/



A Coruña y el Camino Inglés/



A Coruña es el puerto histórico de recepción de peregrinos del Camino de Santiago.

Las fuentes sobre el destino portuario de las peregrinaciones que elegían la vía marítima del Camino para llegar a su meta, la ciudad gallega de Santiago de Compostela, mencionan casi sin excepción A Coruña.

Lo ratifican los investigadores. Los británicos Robert B. Tate y Thorlac Turville-Petre están entre ellos: "A Coruña -escriben- era el gran punto de encuentro para los peregrinos del norte de Europa que venían por mar".

Por supuesto, la mayoría de los peregrinos a Santiago, tanto en el pasado como en el presente, sigue vías terrestres. Pero la peregrinación marítima fue muy popular. Sobre todo en los siglos XIII al XVI. Miles y miles de personas procedentes de las islas británicas y el norte de Europa desembarcaban en A Coruña. Continuaban viaje por el ramal coruñés del Camino Inglés, un trazado terrestre en aquel tiempo de apenas 70 km. Es por ello uno de los itinerarios históricos del Camino de Santiago, debiendo su nombre al hecho de ser realizado por gentes llegadas sobre todo de Inglaterra.

En la ciudad de Santiago el destino era su catedral. En ella está enterrado desde el siglo I, según una antigua tradición, el apóstol Santiago el Mayor. Visitar su sepulcro centraba el motivo de la peregrinación, que tras caer en el olvido en el siglo XVIII resurgió con gran vitalidad en los pasados años ochenta. Los peregrinos que parten desde A Coruña pueden obtener, en determinadas condiciones, la compostela, el certificado que concede la basílica santiaguesa a quienes realizan el Camino.

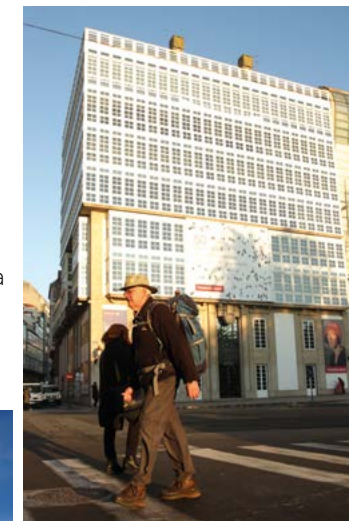
Tras la estancia en Santiago de Compostela, los devotos viajeros regresaban por el Camino Inglés al puerto de A Coruña. También elegían este puerto muchos peregrinos que pese a llegar a Santiago por vía terrestre, partían en barco a distintos puntos de Europa.

Los peregrinos precisaban la ciudad coruñesa para recuperarse, física y espiritualmente, antes de iniciar la citada ruta terrestre. La necesitaban también, al regresar de Santiago, para esperar la casi siempre imprevisible fecha de partida del barco de vuelta a sus países. Y, por supuesto, para adquirir alimentos y artículos

de primera necesidad para la travesía, así como emblemas y recuerdos jacobeos, a los que concedían un valor trascendente. Tal actividad generó una cultura coruñesa de la peregrinación singular y única. Su huella, pese a los avatares de la historia, pervive.

Por eso esta guía recupera la conexión pendiente, la más emocional: la de los peregrinos actuales con los del pasado. Ya se llegue a esta urbe en barco o se parta de ella para realizar exclusivamente el itinerario terrestre del Camino Inglés, la primera etapa ha de ser la propia ciudad de **A Coruña**. Merece la pena.

Todos llevamos un peregrino dentro.



Vista parcial del antiguo puerto de A Coruña

A Coruña/

A Coruña tiene 245.000 habitantes. Situada al noroeste de la comunidad autónoma de Galicia, su origen se remonta al siglo I a. C. Fueron los romanos quienes fundaron la primera ciudad, conocida como Brigantium, y establecieron un primer puerto.

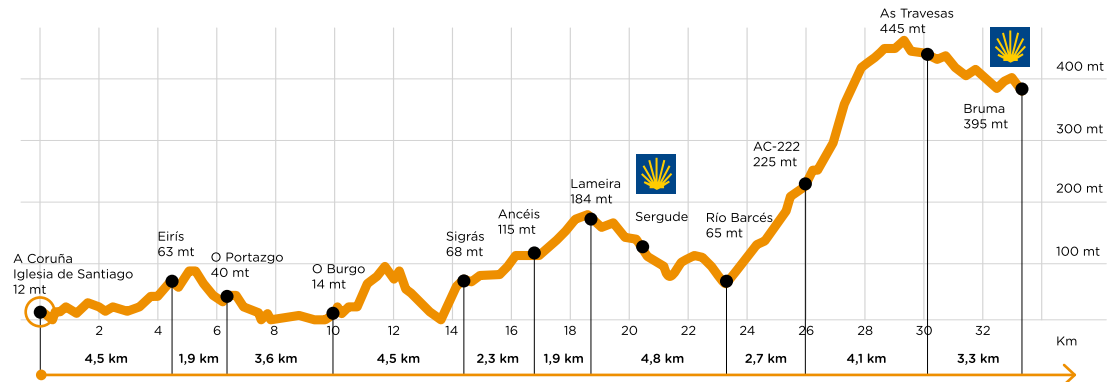
Posteriormente, la zona entró en decadencia y perdió gran parte de su población. En 1208 el rey Alfonso IX de León crea en ella la actual urbe y su puerto con el nombre de Crunia, topónimo de origen incierto. La fundación se enmarca en una política repobladora de las áreas costeras y de reforzamiento del poder monárquico en el noroeste gallego. Para hacer factible el nuevo núcleo, quizá creado a partir de otro ya existente, el monarca recupera el perdido y abrigado puerto romano y potencia el camino con Santiago de Compostela.

La Coruña es hoy una ciudad comercial e industrial, destacando por su actividad portuaria y como centro internacional de la moda. Añade a ello un gran protagonismo cultural y turístico, derivado sobre todo de sus históricas relaciones atlánticas.

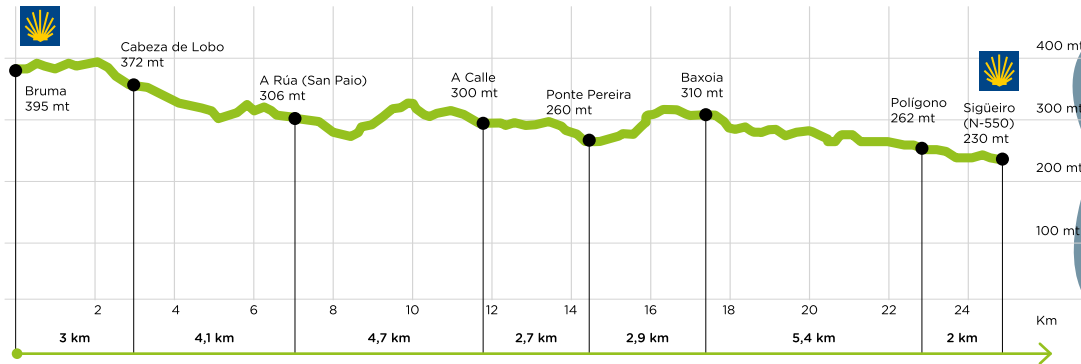




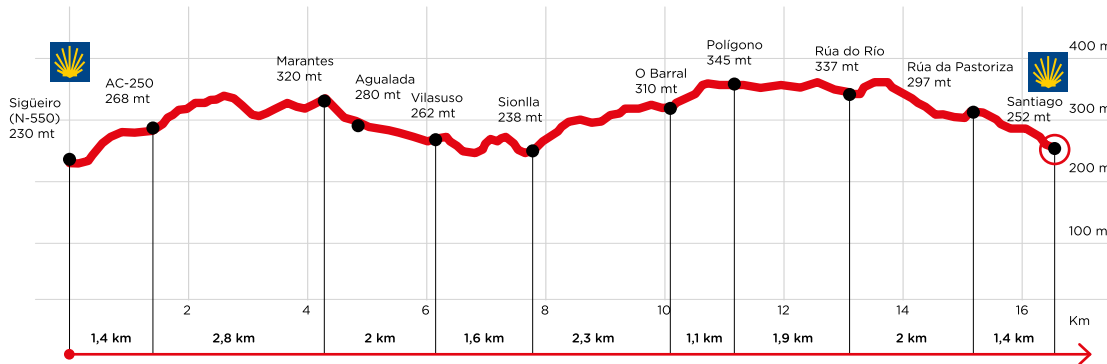
EI CAMINO INGLÉS _ A Coruña - Santiago de Compostela



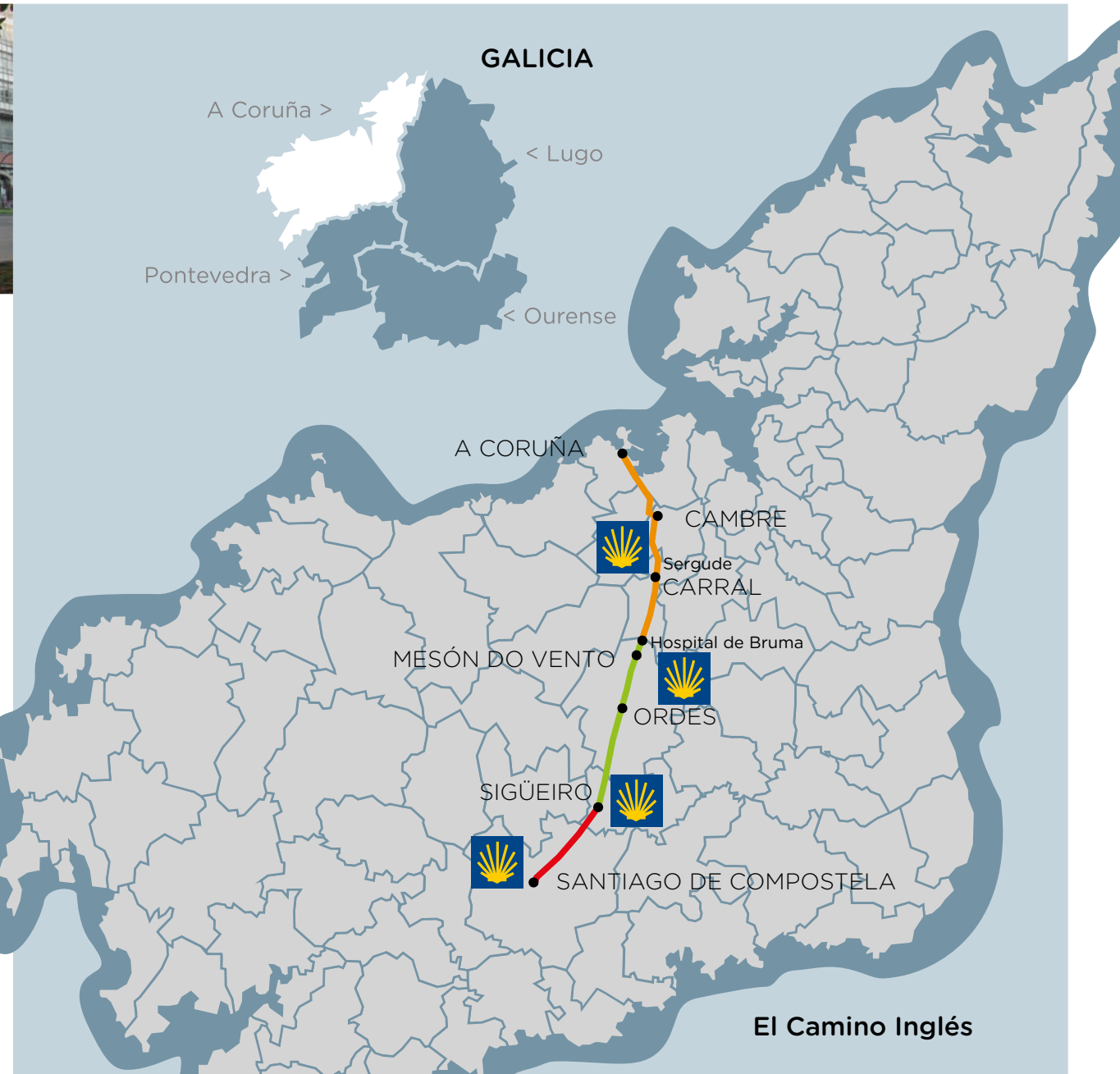
Etapa 1 _ A Coruña - Hospital de Bruma 33,6 km



Etapa 2 _ Hospital de Bruma - Sigüeiro 24,8 km



Etapa 3 _ Sigüeiro - Santiago de Compostela 16,5 km

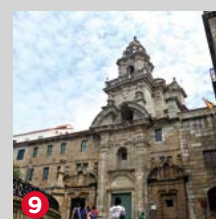
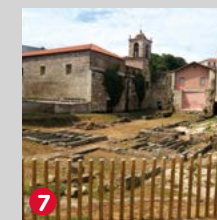
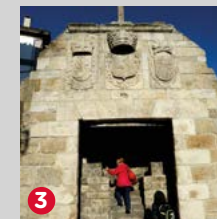
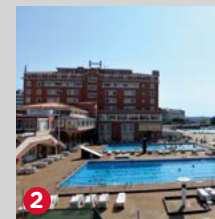
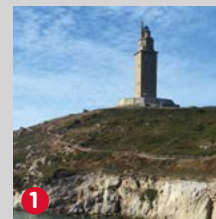


El Camino Inglés



A Coruña de los peregrinos

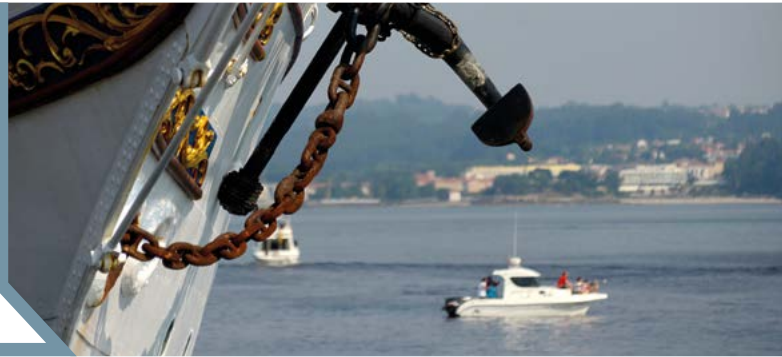
(ver páginas 26 a 58)



1. Torre de Hércules.
2. Puerto de o Parrote.
3. Puerta de o Parrote (paseo).
4. Iglesia de Santiago.
5. Portada del hospital de San Andrés.
6. Cruceiro de San Andrés.
7. Ruinas del convento de San Francisco.
8. Iglesia de San Francisco.
9. Convento de Santo Domingo.
10. Convento de Santa Bárbara.
11. Rúa de Santiago.
12. Iglesia de San Jorge*.
13. Iglesia de San Nicolás.
14. Colegiata de Santa María do Campo.

* La foto (12) corresponde a la actual Iglesia de San Jorge, sustituta de la medieval en Rego de Auga.

el origen/



La peregrinación jacobea -del latín Jacobus: Santiago- surge hacia los años 820-830. Su origen está en el descubrimiento, en lo que eran un bosque y un cementerio abandonados y hoy es la ciudad gallega de Santiago de Compostela, de un sepulcro que, por circunstancias desconocidas, se atribuyó a Santiago el Mayor.

Este apóstol, uno de los discípulos preferidos de Jesús, habría predicado en Hispania, llegando al extremo occidental de Galicia. Al regresar a la ciudad de Jerusalén y morir decapitado en ella hacia los años 42-44, su cuerpo fue **llevado por mar**, según ciertas tradiciones, a tierras gallegas, donde recibió sepultura. La memoria del enterramiento se habría perdido hasta su descubrimiento en los años veinte del siglo IX.

Santiago y el mar/

El mar forma parte del origen de la peregrinación jacobea.

Una tradición afirma que el apóstol Santiago el Mayor llegó en barco a la península ibérica para predicar la palabra de Jesús. Continuó por tierra hasta la costa occidental gallega, considerada por los romanos el finis terrae, el fin del mundo conocido.

Es una segunda tradición la que señala que tras su muerte en Jerusalén sus discípulos lo trajeron en una nave a enterrar a Galicia. Tenían un motivo. Por su consideración de tierra final, el poniente gallego se entendía como el lugar más distante que podía alcanzar la evangelización. En este sentido, la sepultura de Santiago en tan remota tierra sería el símbolo de las raíces y extensión del cristianismo.

Santiago se cita en el Codex Calixtinus, texto del siglo XII imprescindible para entender la cultura medieval de la peregrinación, como protector de los peregrinos por mar. Fue por ello el patrón de puertos europeos y se dio su nombre a muchos barcos, entre ellos varios dedicados al transporte de peregrinos. En la relación de naves dedicadas a Santiago sobresalió el puerto inglés de Dartmouth.

El emblema distintivo de los peregrinos jacobeos es también marítimo: la concha de vieira, metáfora, entre otras virtudes, del renacer y las buenas obras.



En un fenómeno sorprendente, pocas décadas después del descubrimiento del sepulcro llegan a él los primeros peregrinos lejanos. En los siglos X y XI alcanzan una variada procedencia europea. La mayoría confluye en Santiago por tierra, cruzando el continente desde lugares tan distantes como Polonia y Armenia.

Con todo, desde el siglo XI hay referencias a peregrinos europeos que viajan por mar desde los países costeros atlánticos y nórdicos. Su llegada es irregular y su destino, en este tiempo, cualquier imprevisible punto de la costa gallega. Un ejemplo son los cruzados que, camino de Tierra Santa, hacen escala para visitar Santiago en las rías de A Coruña -inexistente con este topónimo hasta el siglo XIII-, Muros-Noia y Arousa.

En el siglo XII se consolida el puerto de O Burgo, en la misma ría que la futura urbe coruñesa, como principal destino de los peregrinos marítimos.

Finalmente, en el siglo XIII el puerto de A Coruña, fundado, como la ciudad, en 1208, se convierte en el destino de la casi totalidad de estos peregrinos, que, además, comienzan a llegar con regularidad y en gran número. Se reactivaba así **una relación mítica**, inmemorial, de la pequeña península donde se establece la nueva ciudad con las tierras ribereñas europeas del océano Atlántico.



Catedral de Santiago de Compostela

Estatua de Breogán con la Torre de Hércules al fondo



Ith ve Irlanda/

La ciudad y el puerto romano de Brigantium, sobre cuyos espacios se sitúa hoy la urbe coruñesa, nacieron para fomentar las relaciones comerciales atlánticas.

Este contacto alimentó, a través del tiempo, las leyendas. Una de ellas es la recogida en el Leabhar Ghabala, una recopilación del siglo XII de narraciones irlandesas de época anterior. Cuenta que un caudillo celta de Brigantium, **Ith**, hijo de Breogán, el fundador de la ciudad, vio una isla desde el faro de la urbe. Admirado, navegó hasta ella e intentó conquistarla sin éxito. Lo lograría poco después su hijo Mil, que se establece allí. Era la isla de Irlanda.

Las antiguas relaciones favorecieron los contactos privilegiados que A Coruña mantendrá con puertos irlandeses, ingleses, bretones, etc.



Peregrinos en la ciudad de A Coruña y sus inmediaciones

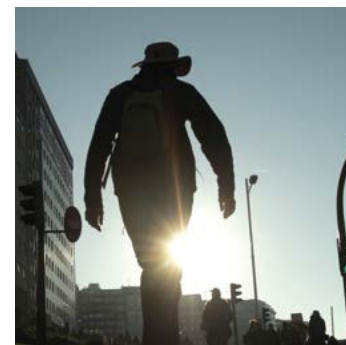
El apogeo de las peregrinaciones marítimas llega en los siglos XIV y XV. La mayor afluencia procede de lo que hoy es Reino Unido, de antigua e intensa vinculación con el mundo jacobeo. Lo evidencian múltiples fuentes. Citamos, como curiosidad, una literaria, la versión de Tristán e Isolda escrita hacia 1210. Describe a dos peregrinos ancianos en Cornualles, al suroeste de Inglaterra, cargados de conchas jacobeanas sobre la vestimenta.

Por estas relaciones, la vía atlántica de peregrinación, la única que combina, como elemento diferencial determinante, itinerarios marítimos y terrestres, acabó siendo conocida como Camino Inglés. En menor proporción, cuando menos según las fuentes, que siempre tienen un alcance parcial, también aportaron peregrinos a esta ruta Escocia, Gales, Irlanda, Alemania, Francia, Noruega, Suecia, Dinamarca, Polonia, Holanda, Bélgica, Islas Feroe e Islandia.

Estimularon los viajes marítimos jacobeanos la mejora de las técnicas de navegación y el desarrollo de la actividad comercial en los siglos finales de la Edad Media. También influyeron causas ajenas. La principal, las guerras, que complicaban el seguimiento de los caminos terrestres. Destaca la guerra de los Cien Años, 1337-1453, que enfrentó a Inglaterra y Francia y obligó a esos grandes peregrinos que eran los ingleses a viajar de forma casi exclusiva por mar, sin escalas hasta A Coruña.

Otra circunstancia que animó a muchos de estos peregrinos fueron los años santos compostelanos. Su celebración regular, confirmada cada 6, 5, 6 y 11 años desde comienzos del siglo XIV, fue un revulsivo para el viaje marítimo a Santiago.

La reforma protestante, en el siglo XVI, determinó la progresiva decadencia de esta forma de peregrinación, que terminó por



Torre de Hércules



desaparecer desde los territorios europeos que la abrazaron. Así sucedió en Inglaterra y gran parte de los Países Bajos, Alemania, Dinamarca, Suecia, Noruega, etc. Solo conservó cierto vigor desde un reducido número procedencias, como los puertos franceses.

El hecho que marca de forma definitiva el final del esplendor jacobeo coruñés es el ataque a la ciudad del marino y corsario británico Francis Drake en 1589. Como veremos más adelante, los antiguos peregrinos ingleses se convierten en implacables atacantes. Todo un símbolo.

Con el renacer contemporáneo de la peregrinación jacobea, iniciada en la segunda mitad del siglo XX, han resurgido las peregrinaciones marítimas hasta A Coruña para continuar a Santiago. Embarcaciones inglesas e irlandesas son las más frecuentes. En todo caso, muchos peregrinos realizan únicamente el trazado terrestre.

peregrinos por mar/



“Ir a Santiago por mar no cuesta trabajo. Pero por tierra es el viaje más penoso que puede hacer un inglés”. Así se expresa el peregrino británico Andrew Boorde, que llega a Santiago en 1532.

Boorde sabía de lo que hablaba. Porque, como hemos dicho, los ingleses fueron los mayores peregrinos por mar. Y es en Reino Unido donde se conservan más fuentes documentales sobre las condiciones para el embarque y la travesía hasta A Coruña.

San Godric es el primer inglés cuyo viaje a Santiago, hacia 1102, se conoce con cierta precisión. Todo indica que vino por mar, aunque se ignora la ruta. A la ciudad de Finchale, en el noroeste de Inglaterra, de donde este santo partiría y donde fue enterrado al morir, llegaban barcos con peregrinos nórdicos que seguían por tierra a los puertos del sur del país. Desde ellos, la mayoría navegaba a Francia, para continuar a Santiago por tierra o en menor medida, en el siglo XII, por mar.

Al igual que sucede con San Godric, no es fácil seguir la huella de los antiguos peregrinos, pese a que protagonizaron uno de los fenómenos de masas de la Edad Media. “Dado su carácter común, la peregrinación medieval transcurría sin dejar registro”, indica la historiadora británica Constance M. Storrs, principal estudiosa de los viajes jacobeos por mar. Es ella quien ha descubierto la licencia para transportar peregrinos en barco más antigua. Tiene fecha de 1235 y se concede a un tal Simon of Whitlesgrey. Pero en el siglo XIII estas licencias son esporádicas. La mayoría de los embarques no contaban con ningún tipo de control.



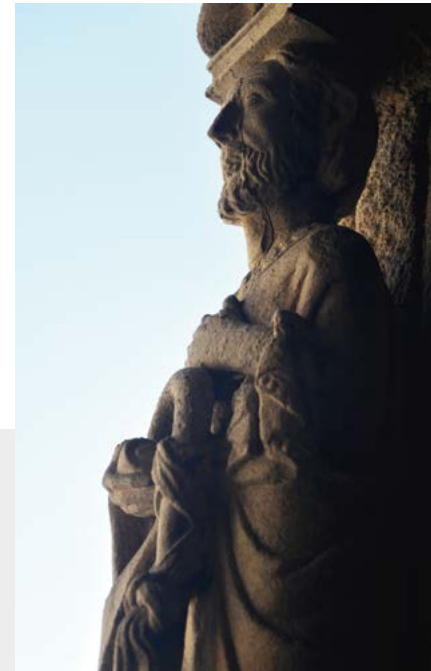
La también historiadora británica Wendy R. Childs precisa que la situación descrita cambia en la centuria siguiente. Ante el temor al espionaje enemigo durante la guerra de los Cien Años y a la salida del país de metales preciosos, la monarquía inglesa establece un sistema de licencias y salvoconductos para navíos y peregrinos. Es la respuesta al continuo incremento de los embarques y al interés por su control.

Con el tratado de Brétigny, que estableció en 1360 un período transitorio de paz entre Inglaterra y Francia, la Corona inglesa reforzó y clarificó sus condiciones.

Quien quisiera transportar peregrinos debía solicitar sin excusa el permiso correspondiente. Gracias a estas medidas, muchos barcos han quedado registrados en los archivos, contándose por cientos o miles, según los años, los viajeros jacobeos declarados.

No obstante, pese a las exigencias de la Corona, los transportes sin permiso eran continuos, por lo que la cifra final de peregrinos fue, sin duda, mucho más alta que la oficial. Robert Brian Tate lo resume así: “Muchas licencias eran válidas para más de un viaje y el número de peregrinos no estaba fijado. El tráfico ilegal era, asimismo, incalculable. Los armadores acostumbraban a cambiar el nombre a los barcos para evitar arrestos”.

Añade Tate que circulaban gran cantidad de licencias falsas que, por supuesto, no constan en los registros. Muchos barcos atracaban, al regreso de A Coruña, en puertos menores, libres de control. Además, como apunta el mismo experto,



El apóstol Santiago en la portada de la iglesia de Santiago

Ría de A Coruña



determinadas naves recibían autorizaciones válidas para varios viajes, incluso por un año o más, y para un transporte ilimitado de peregrinos, y no consta el trasiego resultante.

El número de peregrinos por embarque variaba, siendo su media entre 50 y 150, si nos atenemos de nuevo a las licencias. La menor cifra documentada está en unos 20 y la mayor más habitual, en 200.



La cantidad más grande conocida de peregrinos transportados en una sola nave desde las Islas Británicas es de 400. Es un embarque realizado en 1477 en la localidad irlandesa de New Ross en el Mary London, de 320 toneladas. Esta nave había transportado peregrinos a Coruña en años anteriores, como en 1473, cuando fue atacada por los piratas. Vicente Almazán, conocido estudioso de las peregrinaciones nórdicas, cita una nave con 500 en 1506, con escala en puertos noruegos, escoceses, flamencos, ingleses y franceses.

Los armadores y peregrinos ingleses debían comprometerse a no llevar consigo productos y materias que estuviera prohibido sacar del país, caso frecuente del oro y la plata, y a no facilitar información militar o reservada en el extranjero. Por razones de guerra, se restringió en ciertos períodos la salida de naves, caballos y dinero. Las licencias conservadas en los archivos británicos son, en este sentido, una fuente que ayuda a clarificar **las circunstancias vitales** del momento.

Los peregrinos ingleses se subían en los barcos hacia A Coruña incluso en períodos de graves hostilidades entre los reinos inglés y castellano-leonés. La presión del arzobispado de Santiago y de la urbe coruñesa ante los monarcas hispanos, y los propios

intereses financieros de éstos, resultaron razones decisivas para procurar no interrumpir las llegadas.

Pese a ello, la recepción popular en Galicia a estos viajeros nunca fue la idónea. Se aceptaba e incluso se ansiaba su llegada, pero se mantenía la distancia. Eran escasísimas las relaciones establecidas con los peregrinos en tránsito y los medios para atender a los más necesitados resultaban casi siempre deficientes. Condicionamientos sociales, económicos, religiosos, idiomáticos y políticos influyeron en ello.



Vida en las licencias/

Late en ellas la paradoja. El frío lenguaje administrativo de las licencias de la Corona inglesa para el transporte de peregrinos a Coruña revela, en realidad, vida por doquier. Buena y mala. Se insinúa sin dificultad en las condiciones para los embarques.

Muestran, por ejemplo, la rígida estructura social del medievo. En una licencia de 1368, como en otras semejantes, se comina a que la nave lleve peregrinos “no clérigos, ni caballeros y sus escuderos”. O sea, solo laicos de las capas sociales media y baja. Nada de mezclas al respecto en un espacio tan reducido y forzosamente comunitario como el de una nave medieval.

Comparando determinados casos con la mayoría, también se adivinan los beneficios de lo que serían las buenas relaciones con el poder. En 1369 se autoriza, para todo un año, al Sainte Marie Cog “a ir a Coruña con peregrinos, tantos como quepan, y volver con mercancías”. En 1391, se permite a Thomas Norton, vasallo del rey, que embarque en el George, en viaje Bristol-A Coruña, “tantos peregrinos como quiera, pudiendo pregonar el viaje por todo el reino”. Solo se le advierte que “los peregrinos deben ser súbditos fieles y no sacar oro ni plata”.

Contrastan permisos como estos con los habituales: obligaban a especificar el número de pasajeros, se concedían para el embarque exclusivo de peregrinos y para un solo viaje.

Las restricciones derivadas de las sucesivas guerras y lo que estas suponían de aún mayores dificultades para los peregrinos se revela en distintas licencias. Citamos una de 1428, concedida para 100 peregrinos. Se otorga al Marie, de Bristol, salvo que la nave -se especifica- “haga falta para la Armada del conde de Salisbury contra Francia”. Se exige, además, que los devotos viajeros sean “súbditos fieles que no revelen secretos al extranjero”.

Las difíciles condiciones de la navegación afectaban por igual a los peregrinos y a quienes los transportaban. Y la propia peregrinación era una práctica compartida por estos. Una licencia de 1503 se concede -no es el único caso- a “tripulantes y mercaderes de una nave por haberse salvado de un naufragio”.



los puertos de salida/



Se estima que los puertos ingleses con más tráfico de peregrinos hacia A Coruña fueron Bristol y Plymouth, en el oeste y sur del país, respectivamente. Les siguieron, entre otros, Dartmouth, Fowey y Falmouth, y en menor medida Southampton, Poole, Londres, Winchelsea, etc. Según la documentación conservada, de al menos 30 puertos del sur, este y oeste del actual Reino Unido partieron barcos con peregrinos jacobeos.

Si nos fijamos únicamente en las licencias oficiales concedidas y conservadas, Robert B. Tate aclara que la lista británica la encabeza el puerto de Bristol, claramente en primer lugar, seguido de Dartmouth, Fowey y Poole. Con cifras menores aparecen, por este orden, en la costa sureste y este, Southampton, Londres, Winchelsea, Southwod y varios más.



Puerto deportivo de A Coruña

Por su condición isleña, Irlanda contó también con una intensa peregrinación marítima a Compostela, al menos desde el siglo XIII. Tate destaca aquí los puertos de Galway, en el oeste, y Dublín, en el este. Las fuentes atestiguan la salida de barcos con peregrinos desde otras poblaciones, como Cork, Waterford, Wexford, Dingle, Limerick y Drogheda.

En el continente, resultan especialmente activas al respecto varias ciudades de la Liga Hanseática, cuyos comerciantes tuvieron en algún momento a Santiago como patrón. Entre los puertos de la Hansa con mayor tráfico de peregrinos aparecen los germanos de Lübeck, Hamburgo y Danzig, y el flamenco de Amberes, actual Bélgica. En los barcos que salían de estos puertos viajaban peregrinos con todo tipo de orígenes territoriales.

En Dinamarca, el puerto más activo fue el de Ribe, en la costa oeste. En Noruega destacó Stavanger. Uno de los primeros peregrinos noruegos llegados por mar a Galicia, en el siglo XII, fue el rey Olaf el Negro. En Suecia, los dos grandes puertos de salida fueron Gotemburgo y Estocolmo, capital del país. Los Tånkeböcker, Libros de los acontecimientos memorables de Estocolmo, citan en la segunda mitad del siglo XV frecuentes peregrinaciones marítimas desde esta ciudad. La tendencia continúa en la primera parte del XVI.

En Dinamarca, el puerto más activo fue el de Ribe, en la costa oeste. En Noruega destacó Stavanger. Uno de los primeros peregrinos noruegos llegados por mar a Galicia, en el siglo XII, fue el rey Olaf el Negro. En Suecia, los dos grandes puertos de salida fueron Gotemburgo y Estocolmo, capital del país. Los Tånkeböcker, Libros de los acontecimientos memorables de Estocolmo, citan en la segunda mitad del siglo XV frecuentes peregrinaciones marítimas desde esta ciudad. La tendencia continúa en la primera parte del XVI.



Entrada a la ría de A Coruña



Rutas marítimas medievales de peregrinación desde puertos europeos hasta A Coruña



El puerto más distante del que partieron peregrinos medievales a Coruña fue Reykjavik, en Islandia. Los viajeros a Santiago se concentraban anualmente en un monasterio próximo a esta ciudad para embarcar, en cuanto el tiempo lo permitía, hacia algún puerto noruego, británico o danés, desde donde continuaban viaje. Vicente Almazán destaca a un célebre médico islandés, Hrafn Sveinbjarnarson, que según una saga, peregrina a Santiago en 1213. Navega a Noruega y de ahí, de nuevo en barco, a Francia y Galicia.

Varios puertos contaron con cierta **infraestructura especializada** para los peregrinos. Lo más común era una iglesia dedicada al apóstol Santiago, donde recibían las bendiciones antes de comenzar la travesía. Como la espera para los embarques duraba con frecuencia varios días, algunos puertos crearon hospitales para acoger a los caminantes necesitados y enfermos durante su forzada estancia.

Puertos para los peregrinos/

Los peregrinos fueron un activo económico y espiritual para los puertos desde los que partían con más regularidad. Por eso algunos de ellos los tenían muy en cuenta, conservando en el presente su memoria.

Lübeck, puerto central de la Hansa, contó con iglesia de Santiago y hospital de acogida para los peregrinos; Southampton tenía una puerta específica de salida para ellos, que ha pervivido; Drogheda, como Lübeck, dispuso de iglesia de Santiago y hospital; y Dublín, también de templo y hospital, este fundado en 1216 en pleno puerto por el arzobispo de la ciudad.

La capital irlandesa conserva, además, una puerta dedicada a Santiago, punto de partida de los peregrinos. Es la St. James's Gate, que desde hace años da acceso a la fábrica de la emblemática cerveza Guinness. En esta puerta, recordando su historia, sellan hoy sus credenciales los peregrinos.



la travesía/

Tras embarcarse en una nave fletada expresamente para los peregrinos o, en menor medida, para ellos y el tráfico comercial, comenzaba la travesía hacia A Coruña.

Desde el sur de Inglaterra e Irlanda la navegación duraba, en las mejores circunstancias, 5 ó 6 días. En las mismas condiciones idóneas, otros 3 ó 4 se empleaban en ir y volver de Santiago y una semana en regresar.

En total, de acompañar la suerte en todo momento, unos 20 días de media de viaje de ida y vuelta, cuando el trayecto por tierra a través de Europa podía durar meses y los peligros eran constantes. Esta rapidez influyó en el éxito de la peregrinación marítima.

Desde otros puertos más distantes hay mención a travesías más largas. El historiador danés Arne E. Christensen cita un itinerario del siglo XIII basado en fuentes anteriores que cuenta 8 días en barco hasta A Coruña desde Ribe, puerto de referencia de salida de peregrinos en Dinamarca. Se exceptúan las escalas -dice- en puertos flamencos, ingleses y franceses. Un caso extremo y quizá





de dudosa veracidad es el del clérigo galés Giraldu Cambrensis. Afirma en 1183 que se podía navegar desde el sur de Irlanda a Galicia en 3 días.

Primavera y verano, con mejores condiciones meteorológicas, centraban los embarques.

Pese a permitir un viaje de menor duración, el éxito de la peregrinación por mar sorprende.

En primer lugar, porque no resultaba barata. El experto Roger Stalley afirma que el precio del pasaje equivalía, para un artesano, al salario de varias semanas. Un desembolso que se efectuaba necesariamente antes de embarcar, en tanto que el viaje por tierra se podía realizar incluso sin recursos, apelando a la caridad y la acogida en la red asistencial del Camino.

Además, la travesía en barco no era tan sencilla como dan a entender su rapidez y las citadas palabras de Boorde. El mar imponía.

Los peligros, aunque concentrados en un tiempo mucho más corto que el viaje por los caminos, solían ser más determinantes. Poco o nada podía aportar el peregrino para evitarlos y vencerlos en medio del mar. La inseguridad era casi continua en aquellos siglos: ataques de piratas, principalmente de origen inglés, francés y castellano; temporales; enfermedades provocadas por las insalubres condiciones de la nave, etc. A esto se unía un pánico reverencial a las desconocidas profundidades del mar, tenidas por la antesala del infierno. Por ello, **no morir** era el único anhelo.

Con todo, el afán por peregrinar no detenía a los intrépidos viajeros medievales. En una mención a los peregrinos ingleses extensible a los de otros países, Wendy R. Childs afirma que estos procedían de todas las clases sociales y territorios: “religiosos, caballeros y damas de la alta sociedad, comerciantes y gentes de mar, llegaron a Santiago de Compostela de todas las partes de Inglaterra”.

Y concluye Childs: “La peregrinación a Santiago fue parte tan integrante de las aspiraciones de la vida inglesa a finales del siglo XIV que incluso aparece en la literatura”.

Sobrevivir a bordo/

La dimensión temporal y espacial de la peregrinación y sus vicisitudes tenían en la Edad Media y siglos siguientes un sentido de expiación tan relevante como la llegada a Santiago.

Pues bien, pese a la breve duración del viaje, los peregrinos por mar cumplían con creces dicha expiación, sobre todo los menos pudientes. Su indefensión se hacía patente desde el mismo momento en que embarcaban. Dos muestras. En 1506 sólo 16 de los 100 peregrinos que acababan de iniciar el viaje a Santiago se salvaron al hundirse su navío en el río Elba, cerca de Hamburgo. Siete años después, en 1513, es un barco británico el que se hunde ante la costa inglesa al poco de partir hacia A Coruña, ahogándose todos sus peregrinos.

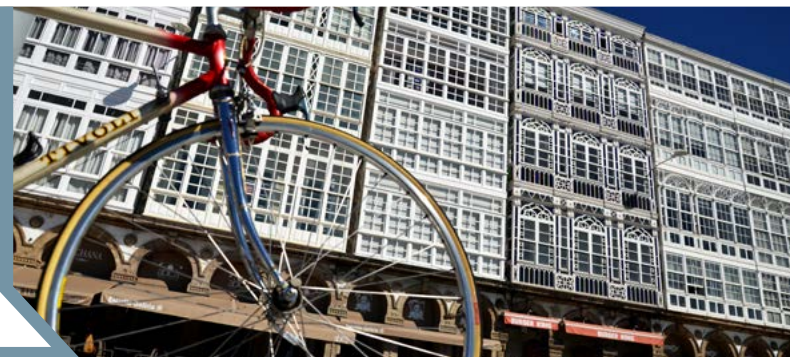
Las condiciones a bordo también eran durísimas. La mayoría del pasaje viajaba hacinada en las bodegas, insanas e irrespirables, y debía llevar su propia comida, que apenas podía ser cocinada. Las penurias constantes se extremaban cuando la nave sufría el ataque de los piratas. Las misas, como vía comunal de imploración a Dios y a Santiago para evitar estos ataques y los temporales, se consideraban obligadas. La media era de 2 ó 3 al día.

Un poema inglés de autor anónimo del siglo XV, *The pilgrims sea voyage and sea-sickness*, Los peregrinos por mar y el mareo, comienza así: “Los que parten para Santiago renuncian a todos los placeres. Muchos enferman al hacerse a la mar. Cuando salen de Sandwich, Winchelsea o Bristol o desde cualquier otra parte, sus corazones comienzan a desfallecer”. La primera causa de esos desfallecimientos eran los mareos provocados por el balanceo del barco, que impedía a muchos comer y beber. El poema añade que lo único que la tripulación prometía en la travesía eran tormentas y galernas. “Preferiría estar en el bosque sin carne ni bebida”, concluye el anónimo autor.

Unir la condición de mujer a la de peregrino con escasos recursos, podía incrementar aún más los riesgos y los miedos. A la mística británica Margery Kempe, que peregrina en 1417, le advierten que en caso de tempestad, la tirarían al mar, ya que el barco resultaba más inseguro con mujeres a bordo.

Para la nobleza y las personas sobradas de recursos las condiciones eran mejores. Pero no siempre. El flamenco Jean Taccouen, señor de Zielbeke, embarca en Nieuwpoort, actual Bélgica, hacia A Coruña, en marzo de 1512. Su adinerada posición le permite viajar en un camarote, pero no se libra de las tensiones de la navegación. “Yo aconsejo -concluye- que nadie coja un barco pequeño que no tenga un cuartito para dos, y no lleve provisión de pan, mantequilla, un bote de queso y bebida, pues a menudo uno es maltratado”.

en A Coruña/



Los peregrinos ansiaban perentoriamente la llegada a Coruña. Al desembarcar les aguardaba una infraestructura específica. Con altibajos a través del tiempo, esta les facilitaba lo esencial para sus necesidades espirituales y materiales, tanto las derivadas de la casi siempre durísima travesía como, al volver de Santiago, de la espera hasta la partida del barco, que con frecuencia se demoraba sin fecha concreta.

Distintas iglesias, hospitales, centros eclesiásticos, hospederías, etc., estaban a su servicio. La peregrinación es un hecho constante en la historia medieval coruñesa. Era frecuente que los peregrinos en la ciudad superasen el millar, una presencia solo superada por Santiago de Compostela.

Vamos a descubrir su huella.

Lo haremos visitando sus espacios de encuentro en el orden aproximado que lo hacían ellos. Se expresa mediante la numeración correspondiente: **1**, **2**, **3** etc. (incluida en el plano de la página 10). Una parte significativa del patrimonio que les era propio ha desaparecido, arrastrado por el tiempo, pero se conserva su localización. Acompañando al número de referencia de los hitos desaparecidos se ofrece la que sería la dirección actual de cada uno de ellos.

La Torre de Hércules orientaba a los antiguos barcos de peregrinos



la llegada a puerto/



Las condiciones extremas de la travesía marítima estaban en el ánimo de los peregrinos embarcados hacia A Coruña. La visión de la **TORRE DE HÉRCULES** **1**, avenida Navarra s/n, suponía, por ello, un momento de inusitada emoción.

Este faro de origen romano, construido entre finales del siglo I e inicios del II, declarado Patrimonio Mundial de la Unesco en 2009, se conocía en los puertos de salida de los peregrinos. Su descubrimiento en el horizonte era **la aparición más anhelada**. Significaba la llegada al puerto de destino, el final de los peores sufrimientos, el contacto de nuevo con tierra firme.



La visión de la ciudad del faro/

En Galicia y en los puertos de la fachada atlántica europea, A Coruña se conocía como Pharum, Phare, Far, etc. Una consecuencia de la fama legendaria de su impresionante torre marítima. El topónimo 'Faro' deriva de su misión original, ya que la denominación del edificio como 'Torre de Hércules' es posterior. Surge de una leyenda escrita a finales del siglo XIII que afirma que Hércules, el legendario héroe griego, mató al malvado gigante Gerión en estas tierras, fundando en recuerdo de su victoria una población y un elevado faro.

Partiendo del nombre oficial de la ciudad, la documentación y los peregrinos históricos la citan también con los más inverosímiles topónimos: La Coulongne, La Crunhe, La Groyne, La Grune, Clunya, Crunna, Corunna, Coromha, Corund, Lagrunje, Grwne, Grunn, Kron, Kronen, etc.

Incluso se alude a ella como Finster Stern -Estrella Oscura/ Tenebrosa-, topónimo utilizado por algunos peregrinos germanos para referirse a Fisterra, la tierra de la última luz. Lo hace, por ejemplo, el alemán George von Ehingen en 1457. A Coruña era interpretada en estos casos como el puerto del finis terrae que Galicia, que citaban como Jacobsland, tierra de Santiago, era para ellos.

El milenar faro, como escribe uno de los relatores que acompañaron al príncipe italiano Cosme III de Médicis en marzo de 1669, cuando tras peregrinar a Santiago llega a Coruña para embarcar hacia Inglaterra, “servía a los navegantes para acertar sin error con la embocadura del puerto”. No podía resultar más decisivo.



Escudo de A Coruña del siglo XVII.
Museo Arqueológico de A Coruña

Subir en la actualidad a la Torre de Hércules, restaurada en 1789 hasta alcanzar los 55 m de altura, 112 sobre el nivel del mar, y contemplar el acceso marítimo a la ría coruñesa, es un modo de intuir la intensidad emocional de aquellos valientes y distantes viajeros del espíritu.

A Coruña condensó la relación histórica entre torre y peregrinos en su escudo, creado en el siglo XVII: sobre un fondo azul marino, surge la Torre de Hércules flanqueada por siete conchas de vieira. Es revelador al respecto el pétreo escudo del siglo XVII conservado en el Museo Arqueológico de la ciudad, que muestra en este caso cuatro veneras. La vinculación faro-peregrinación venía de antiguo. Lo evidencia un sello de la ciudad de 1448. Sitúa la torre entre dos **veneras**.

Los barcos acostumbraban a fondear en la ría, llegando los peregrinos a puerto en lanchas de remos.

El punto habitual de desembarco era el **PUERTO DE O PARROTE** ² actual Paseo Marítimo Alcalde Francisco Vázquez. El centro de la actividad coincidía con la hoy área privada de servicios La Solana y el hotel Hesperia Finisterre, ambos complejos sobre espacio ganado al mar. Resultaba una ubicación portuaria privilegiada, protegida de los peores efectos del mar abierto e inmediata a la conocida como A Cidade Vella -La Ciudad Vieja-, área original de la población fundada en 1208.

O Parrote, hoy sepultado bajo el hormigón pero cuyo palpitar emerge desde el fondo para quien pretenda presentirlo, era poco más que un arenal entre rocas, un espacio apenas dotado de infraestructura específica. Pero entre los siglos XIII y XVI, y en mucha menor proporción en el XVII y XVIII, recibió a peregrinos europeos contados por miles durante muchos años.



Área del perdido puerto de O Parrote. Al fondo, el hotel Hesperia Finisterre

El testimonio más antiguo de esta relación aparece en el Anónimo de la Crónica del monje flamenco Emón. En junio de 1217, durante la Quinta Cruzada, unos 350 navíos daneses, noruegos, flamencos, alemanes, etc. salieron de Dartmouth, Inglaterra, hacia A Coruña, como primera gran escala. Transportaban varios miles de cruzados que desde la bahía coruñesa partieron por tierra para visitar la catedral de Santiago. Regresaron con gran rapidez a puerto con la intención, rota por el mal tiempo, de continuar la navegación a Tierra Santa.

Vicente Almazán, resume la histórica visita con palabras del anónimo autor: “Teniendo el viento a favor llegamos el viernes siguiente a Far, que es una magnífica ciudad de Galicia con un puerto muy seguro y una espléndida torre mandada construir por Julio César. Habiendo anclado nuestros navíos, salimos al día siguiente hacia Compostela. Después de haber ido a adorar a Dios y al Santo Apóstol regresamos a Coruña, donde tuvimos que esperar nueve días a que se calmaran los vientos adversos. Algunos quisieron zarpase a

La concha de los peregrinos/

Concha de vieira, vieira, venera o concha del peregrino. Todos estos términos se utilizan para referirse al ‘pecten jacobea’ o ‘pecten maximus’, un molusco bivalvo de tamaño considerable muy frecuente en la costa oeste gallega. Por motivos imprecisos, la concha superior de este molusco, cóncava en el interior, se convirtió, cuando menos desde el siglo XI, en emblema de los peregrinos a Santiago, que la portaban en sus vestidos y sombreros.

La historia nada nos aclara del porqué de esta costumbre, que continúa hoy. La leyenda, sí. Cuenta que un hombre se cayó al mar y se hundió con su caballo en algún punto de la costa galaico-portuguesa. En ese instante pasaba por allí el barco que traía el cuerpo de Santiago a Galicia. Y se produjo el milagro. Caballero y caballo salieron vivos y sanos del agua cubiertos de conchas de vieira.

Símbolo legendario ya en tiempos precristianos, el Codex Calixtinus, del siglo XII, ensalza esta concha como emblema del peregrino a Santiago. Entre las muchas virtudes que se le atribuyen, alguna ya citada en esta publicación, destacamos una: la que cuenta que su forma exterior, convexa, protege al peregrino, y la interior, cóncava, lo acoge.

Cuando en 1987 el Consejo de Europa consideró las rutas del Camino de Santiago en España y otros países como el primer Itinerario Cultural Europeo, estableció la venera como la señal identificadora. En la actualidad, esta señalización se suele combinar con la flecha amarilla, emblema contemporáneo de la ruta jacobea.





Vista de la península de A Coruña. A la izquierda, el área ocupada por el puerto de O Parrote, hoy urbanizada

la tempestad y murieron a lo largo de la costa gallega”. Cuando la flota logró reunirse en Lisboa un tercio de las embarcaciones había desaparecido.

A Coruña no solo acogió escalas de cruzados hacia Santiago. Fue también puerto intermedio para naves con peregrinos que, desde distintos puertos atlánticos europeos, se dirigían a Roma y Jerusalén, las otras dos grandes metas de la cristiandad. En todo caso, este tráfico resulta esporádico, sin comparación posible con el generado por los navíos con viajeros jacobeos.

La monarquía y, sobre todo, el arzobispado compostelano, que recibía una parte de los derechos de anclaje cobrados en el puerto e integraba A Coruña en su diócesis, mostraron mucho interés por la libre circulación de los devotos extranjeros en la ciudad. Una muestra la tenemos en mayo de 1440 al apresar los coruñeses un barco inglés de peregrinos, el Katherine, en represalia por las prácticas comerciales de su tripulación y viajeros, que entendían perjudiciales.

Al conocerse la retención, un enviado del arzobispo actúa de inmediato ante los vecinos y sus representantes. El incidente acaba con la liberación del navío y la devolución de lo incautado. Se aprueba, además, un requerimiento a favor de la protección de cuantos peregrinos lleguen a la ciudad y de sus bienes y mercancías, así como de las naves que los transporten. “No deben los peregrinos extranjeros ser arrestados ni embargados por motivo de represalias contra ellos”, se establece.

El apoyo monárquico a la peregrinación y su puerto resulta también evidente casi siempre. En 1466 Enrique IV de Castilla llega al punto de autorizar al Concejo coruñés a concertar treguas particulares con la Corona inglesa ante el enfrentamiento que mantenían con ella España y Francia.

Diversos documentos evidencian asimismo el interés del Concejo coruñés por favorecer el tránsito y la estancia de los peregrinos, sin duda un activo económico. Un ejemplo lo tenemos en 1494. Los representantes municipales solicitan a la Corona española que la pragmática que prohibía utilizar animales de silla a quien no fuera caballero, no se aplique a los peregrinos que llegan al puerto de O Parrote, permitiendo alquilarles, como se admitirá, caballos, mulas u otro animal similar para el viaje por tierra.

Volviendo a los prelados santiagueses, estos ponían especial atención en cómo eran atendidos los peregrinos de alcurnia en A Coruña, ya fuese a su llegada a puerto o con motivo de su partida. Los consideraban sus invitados.

Caso bien conocido es la ayuda que el prelado compostelano Ambrosio de Spínola presta en 1669 al príncipe Cosme III de Médicis hasta que embarca hacia Inglaterra. Como en su estancia en Santiago, ordena estar pendiente de sus necesidades, y le envía a Coruña un cumplido presente para la travesía. Merece la pena citar: 4 cajas de jamones, 12 en cada una,

varias barricas de lenguados, 20 calderos de ostras y distintas cajas de dulces y frutas en almíbar.

Los barcos con peregrinos que arribaban a Coruña eran de dos tipos: los fletados exclusivamente para transportarlos y, en menor medida, los que compatibilizaban su presencia con el transporte de mercancías. Una de las embarcaciones más utilizadas era la coca, nave ágil en alta mar y de adecuadas medidas para navegar por ríos y bahías de regular calado. Desde el siglo XV también llegaron muchos peregrinos en otro popular modelo de nave, la urca, ideal para el transporte de mercancías y personas, y de mayor volumen que la coca.



En O Parrote se desembarcaban manufacturas diversas, sobre todo tejidos de calidad, exportándose principalmente vino y productos del mar. Robert B. Tate indica que los comerciantes de Bristol y Londres hicieron fortunas con la importación de vino desde A Coruña y la exportación de paños, al tiempo que utilizaban sus barcos para transportar peregrinos.

Hubo acuerdos específicos entre el puerto coruñés y otros británicos, como Bristol. A Coruña era, además, una escala idónea para el comercio marítimo entre el Atlántico norte y el mar Mediterráneo. O Parrote es, por todo ello, **el gran puerto histórico de los peregrinos** jacobeos.

Portus Magnus Peregrinorum/

Los romanos conocían el puerto coruñés como Portus Magnus Artaborum, en alusión a los ártabros, pobladores de la zona. En los siglos XIV al XVI la versión evolucionada de este topónimo bien podía haber sido Portus Magnus Peregrinorum. El tráfico jacobeo, como reconocen historiadores como Elisa Ferreira, impulsó las demás actividades comerciales.

El peregrino inglés William Wey, uno de los fundadores del prestigioso Colegio Eton, describe en mayo de 1456, mientras espera el día para embarcar, una Coruña con gentes “de Inglaterra, Gales, Irlanda, Normandía, Francia, Bretaña y otros lugares”. El serio y respetado Wey cuenta, además, 84 naves en la bahía, de ellas, 37 inglesas. ¡37! Cuando, como recuerda Wendy R. Childs, en todo ese año solo se conoce la concesión de 19 licencias para barcos de peregrinos.

Wey, procedente del puerto de Plymouth y que viaja con otros devotos en el Mary White, escribe que el día que él zarpó salieron hacia el mismo destino otras cinco naves inglesas con peregrinos. Lo hicieron -concreta- desde los puertos de Portsmouth, Bristol, Weymouth y Limyngton. Wey recibiría esta información intercambiando datos con peregrinos y marineros de su nacionalidad en el puerto coruñés.

El suizo Heinrich Schönbrunner von Zug también descubre en 1531 un puerto repleto de devotos jacobeos. Tras embarcar en La Rochelle, Francia, adonde ve llegar en otro barco -indica- 300 peregrinos que vuelven de Santiago, desembarca en A Coruña -la denomina Kron- y marcha a la catedral compostelana con sus compañeros en los caballos que, tras hacer noche en la ciudad, les alquila su mesonero.

Al regresar, Schönbrunner debe esperar cuatro días la salida del barco. Ocupa parte del tiempo con alguna excursión a caballo por la zona. “Había -escribe- mucha actividad [en el puerto] y mucha gente que igual que nosotros esperaba el viento favorable”. Su barco vuelve a La Rochelle con 52 peregrinos. Con ellos navegaban dos barcos más. Uno de ellos acabará hundiéndose con personas y bienes.



Representación de la estancia en A Coruña del peregrino William Wey



No todos los viajeros llegados al puerto coruñés peregrinaban para sí mismos. Eran frecuentes quienes, como sucedía en los itinerarios terrestres, lo hacían en nombre de otros. Podía ser en lugar de un familiar, un amigo, alguien adinerado o por delegación de algún noble o persona del clero o la realeza.

Se iba a Santiago en nombre de seres vivos y muertos. Cobrando por ello o simplemente por el impulso del afecto o la obediencia. Para la historia y el mito ha quedado la peregrinación del caballero escocés James Douglas **con el corazón de su rey**, fallecido en 1329.



Paseo Alcalde Francisco Vázquez



El peregrino muerto Robert Bruce/

El legendario rey escocés Robert Bruce (1274-1329) anhelaba peregrinar a Jerusalén y Santiago. Al verse morir sin lograrlo, encargó al caballero James Douglas, héroe como él de la lucha por la independencia de Escocia, que al fallecer le extrajera el corazón y cumpliera la promesa pendiente, que concluiría depositando tan significativo órgano ante el Santo Sepulcro de Jerusalén.

Varios historiadores, entre ellos el británico James Stone, en 1927, afirman que Douglas, acompañado de sus compañeros de armas, viajó por mar hasta A Coruña -citada en unos versos al efecto como Grund- y habría marchado a Santiago. Poco después, el grupo de escoceses se unió a las tropas cristianas que combatían a los musulmanes en Andalucía. Douglas falleció en Málaga en una batalla.

La leyenda cuenta que el corazón del rey, que el fiel caballero portaba en una caja de plata colgada al cuello, fue llevado de nuevo a Escocia, sin llegar a Jerusalén.



Puerta de O Parrote

Una idea de la ubicación original del perdido puerto coruñés nos la proporciona la **PUERTA DE O PARROTE** 3. Paseo do Parrote s/n, inmediata al hotel Hesperia Finisterre, en el número 2-4 de dicho paseo. Como la ciudad estaba rodeada de murallas que rozaban los arenales y las rocas de la costa en distintos puntos, varias puertas permitían el acceso a la urbe desde el mar. De la de O Parrote, abierta a la hoy perdida playa del mismo nombre e incluida en el antiguo ámbito portuario, parte actualmente el Camino Inglés.

Conocida también como puerta de A Cruz y posible sustituta de otra anterior del siglo XIV, se levantó con su actual fisonomía y alguna reforma posterior en 1676. En el centro muestra el escudo real. Salva el desnivel existente mediante una pronunciada y angosta escalera que sube, en doble dirección, al paseo.

Como la de O Parrote, también vieron pasar muchos peregrinos las cercanas puertas de O Clavo y San Miguel, esta última existente ya en el siglo XIV. Todas ellas se citan como puertas del mar, al abrirse sobre las inmediatas aguas de la ría.

Al desembarcar en el puerto, los peregrinos se dirigían a la cercana **IGLESIA DE SANTIAGO** 4, rúa do Parrote, 1, en aquellos tiempos apenas a cien metros del mar. Era lo primero: agradecer al apóstol por el que emprendían semejante aventura, la llegada con vida a puerto. Superada la traumática travesía, los apenas 70 km que los separaban de la catedral compostelana suponían una dificultad casi siempre menor.



Fachada de la Iglesia de Santiago



En el interior del templo expresaban su agradecimiento y desatado amor al apóstol Santiago dándole **abrazos** a su imagen pétrea, dispuesta para ellos en el altar mayor.

En todo caso, la visita a la iglesia de Santiago, como a otros templos de la ciudad que veremos, iba más allá de la perentoria necesidad del peregrino de reencontrarse con el apóstol.

Lo aclara Elisa Ferreira, gran estudiosa gallega de las rutas marítimas: “Los actos religiosos en tierra, en la propia Coruña -escribe-, tenían una importancia inusitada en comparación con lo que sucedía con los peregrinos de a pie. Y es que la peregrinación inglesa [cita Ferreira esta procedencia al ser la más frecuente, pero no la única, como hemos visto] es atípica dentro de las rutas jacobeanas, donde el camino andado es fundamental. Solo unas doce leguas les separaban del santuario [de Santiago, tras llegar a puerto], y esto no era suficiente. Por tanto, se sacaba también el máximo partido al camino andado en territorio inglés desde el lugar de partida al embarque”.

La iglesia de Santiago, de principios del siglo XIII, es la más antigua de A Coruña, siendo sometida a varias reformas a través



Abrazar a Santiago en A Coruña/



Imagen de Santiago antiguamente abrazada por los peregrinos

La exultante alegría de los peregrinos al pisar tierra firme se extremaba al abrazar al apóstol Santiago en su iglesia. Al igual que la catedral compostelana, el templo coruñés mostraba en el altar mayor una imagen pétrea de Santiago del siglo XIV que los peregrinos abrazaban. En 1521 estaba situada del lado del Evangelio -a la izquierda, mirando hacia la cabecera del templo-. El centro del altar mayor lo ocupaba la Virgen María, la otra gran devoción de los peregrinos en tránsito, flanqueada por una segunda imagen de Santiago y otra de su hermano Juan.

Como en la catedral compostelana, se alcanzaba la estatua del abrazo subiendo unos peldaños. Esta costumbre entró en decadencia con la casi total ausencia de peregrinos desde el siglo XVIII y el incendio sufrido por el templo en 1779, que alteró su fisonomía. Pese a ello, el investigador coruñés Antonio de la Iglesia indica en 1861 que todavía se abrazaba esta figura, llegando a ella “por medio de dos escalerillas”.

La histórica estatua, que mide 1,75 m de altura, está situada actualmente sobre un pedestal al inicio de la nave, a la derecha de la puerta de entrada, en el lado de la Epístola. Resulta muy apartada de su histórico emplazamiento.

Sostiene en la mano izquierda una cartela, de factura reciente, donde se lee, en latín, “Santiago el Mayor, patrón de España”. En la mano derecha muestra un bordón con calabaza, dos conocidos atributos de los peregrinos históricos. La experta Dolores Barral Rivadulla estima que en tiempos medievales esta mano, que no es la original, perdida, sostenía el báculo en forma de tau con el que aparece el apóstol en otras imágenes antiguas. Mostraría su naturaleza evangelizadora y caminante, cargada de autoridad. Santiago está sentado sobre un león, símbolo de la ferocidad amansada por la fe.

En la parte posterior de la imagen, algunos visitantes y peregrinos depositan papeles con peticiones al apóstol.



Portadas occidental, foto 1 y 2, y lateral, foto 3, de la Iglesia de Santiago



del tiempo, la última, muy intensa, entre los siglos XVIII y XIX. Pudo reemplazar a otro templo anterior, muy modesto, del que nada se conserva. Sí se contemplan en la nave actual algunos elementos de las ruinas romanas que formaban el espacio cultural sobre el que se alzaron las edificaciones cristianas.

Obra en origen gótica con reminiscencias románicas, muestra esta iglesia influencias del Pórtico de la Gloria de la catedral compostelana, de finales del siglo XII. Se aprecian en sus portadas principal y lateral, y en los capiteles interiores.

Además de la imagen pétrea de Santiago, las evocaciones jacobetas en el exterior e interior del templo son muchas y diversas. Las visitamos.

La portada principal, al occidente, la flanquean las figuras de los hermanos apóstoles San Juan Evangelista y Santiago el Mayor. Este, sostiene un bastón en forma de tau, aludiendo a su naturaleza misionera y caminante, afirma la historiadora Dolores Barral, en una línea sostenida por otros expertos. Santiago descansa sobre un león que, según la misma autora, se relacionaría, dentro de un significado polivalente, con la actividad pastoral del apóstol, dirigida a la sumisión del mal. La fiereza amansada por la fe.

La figura del apóstol jacobeo se repite en el tímpano, pero ahora a caballo, en su faceta de Santiago caballero, soldado del cristianismo -miles Christi-. Es una escultura de 1790, extraña y de una fingida naturalidad, que pretende entroncar sin conseguirlo, antes al contrario, con el pórtico bajomedieval.

Elevándose a la izquierda de la portada principal surge un relieve con la venera jacobea esculpida entre los escudos de los reinos de León -izquierda- y Castilla -derecha-. Estos mismos escudos

se reproducen en la parte superior del relieve, en posición invertida, con la cruz en el centro. El conjunto, datado en el siglo XIV, tendría como objetivo reforzar la imagen de A Coruña como ciudad de fundación real al servicio de los peregrinos y la fe. Algún autor lo ha considerado una aproximación a un primer escudo de la ciudad.

La portada lateral, abierta a la rúa de Santiago, muestra en el tímpano el Agnus Dei, la representación de Jesucristo inmolado como el cordero pascual para la salvación de los seres humanos. Es la misma imagen que culmina, sobre las tribunas, el Pórtico de la Gloria de la catedral de Santiago. Aludiría al supremo anhelo del peregrino: la visión del misterio sagrado, siempre distante, pero siempre posible en su extrema conmisericordia.

En el interior del templo, también gótico con distintas reformas posteriores, atención a los capiteles con conchas de vieira que culminan las columnas de dos de los arcos de la nave. Es un motivo escultórico específico de esta iglesia, por su condición de meta jacobea del mar.

Sobresalen los capiteles de las tres columnas sobre las que se asienta el segundo arco de la nave mirando hacia el altar mayor, a la izquierda. Se culminan con una serie lineal de 11 veneras, bajo las que aparecen, según algún autor, figuras geométricas, y que en realidad serían bordones de peregrino cruzados en aspa. Es este un emblema de la peregrinación muy representado en la Baja Edad Media y siglos posteriores.



Capiteles decorados con conchas de peregrino. Iglesia de Santiago



El apóstol jacobeo aparece en tres imágenes en el interior. Una es la medieval del Santiago del abrazo, ya comentada. Las otras dos son muy posteriores, de finales del siglo XVIII. La más visible es el Santiago apóstol sedente con bordón de peregrino, que preside el retablo neoclásico del altar mayor. Lo flanquean San José y San Joaquín, esposo y padre de María, respectivamente. Culmina el conjunto María con el Niño Jesús y su madre Santa Ana. Esta sostiene un racimo de uvas que el niño intenta alcanzar.

La tercera imagen de Santiago, alzada al nivel del coro del templo, sobre el arco de una capilla, lo muestra a caballo en pleno combate contra los infieles. Este tipo de representación se conoce popularmente como Santiago matamoros. Fue una iconografía muy popular en España en los siglos XVIII y XIX. Alude a la lucha medieval de la península ibérica contra los musulmanes. Estas imágenes pretendían alentar el catolicismo patrio, en contraposición al sentido abierto del Santiago peregrino medieval, el más representado a través de Europa.

En los relieves del púlpito, del lado del Evangelio, se muestra una alegoría de la peregrinación -vieiras, estrella y arca sepulcral de Santiago, cruz de Santiago, calabaza, etc.-. La pieza se sustenta en un pedestal alusivo a la mitología marina.

La vinculación marítima se prolonga en el muro de la escalera que sube al coro. En uno de los sillares elevados del ventanal, un grabado de sencillos trazos muestra a un hombre gobernando una embarcación con las redes extendidas. Para algunos, se trata de Santiago, en origen pescador y protector de marineros y peregrinos en el mar. Esta representación surge en algún otro punto del templo.

Las capillas que flanquean el altar mayor estuvieron vinculadas a dos de los gremios más identificados con la actividad generada por la peregrinación. La del lado del Evangelio -izquierda-, actual de la Esperanza, con iconografía de la Anunciación, fue la del gremio de los sastres, y la del lado de la Epístola -derecha-, hoy del Santísimo, de los mareantes.

De la iglesia de Santiago dependió el que pudo ser el hospital de peregrinos más antiguo de la ciudad, aunque no hay noticias de él hasta el siglo XV, cuando se relaciona con un jurado del Concejo, Juan Ferreño. Se abría en las inmediaciones del templo, aunque se desconoce su ubicación exacta. Precisamente, en la iglesia de Santiago debían reunirse y registrarse los peregrinos para ser atendidos en hospitales de la ciudad.

Pese a surgir para el servicio espiritual a los viajeros jacobeos, ha tenido este templo otros usos. Fue una de las dos primeras parroquias medievales de A Coruña. También prestó su atrio para las reuniones del Concejo de la ciudad y era lugar habitual de las reuniones vecinales, convocadas mediante el tañido de sus campanas.

En la iglesia de Santiago se sella desde hace años, en colaboración con la cofradía del apóstol de la ciudad, la credencial del peregrino.

De izquierda a derecha: nave, púlpito y retablo del altar mayor de la iglesia de Santiago

la estancia/



Al salir del templo de Santiago unos peregrinos emprendían el camino a la catedral compostelana. Otros, según las prisas, la salud, la capacidad económica y la hora del día, pasaban al menos una noche en la ciudad.

Los peregrinos sin recursos buscaban acogida gratuita en los hospitales, que atendían a gentes en tránsito y enfermas. Esta hospitalidad, tan relacionada con el Camino de Santiago, la financiaban instituciones, gremios y personalidades locales como vía para congraciarse con el apóstol.



El centro asistencial que acogió mayor número de viajeros jacobeos fue el hospital de San Andrés, hoy desaparecido. Perviven dos muestras, su portada y su cruceiro, en sendas calles de la ciudad.

La **PORTADA DEL HOSPITAL DE SAN ANDRÉS 5**, se encuentra en el Paseo do Parrote, s/n, próxima al nº 3 de esta vía y a unos cien metros de la puerta de O Parrote. Se trasladó desde su emplazamiento original, en la rúa San Andrés, sede del hospital, al jardín de San Carlos. En 1956 se ubicó donde hoy está, en la muralla que circunda el citado jardín, como simbólico acceso al Archivo del Reino de Galicia.



El hospital de San Andrés lo fundó el gremio de mareantes en fecha incierta, posiblemente a finales del siglo XIV. Se dedicó a este apóstol al ser el patrón de pescadores y marineros, sus promotores. Tenía unas 150-180 camas. Pervivieron parte de sus edificios hasta avanzado el siglo XIX. En todo caso, tras ser destruido por los ingleses al mando de Francis Drake en 1589, su decadencia fue continuada.

Afortunadamente, se salvó la portada que nos ocupa. Del siglo XV e inspiración compostelana, muestra peces en la arquivolta superior. La arquivolta central la compone una sucesión de aspas, alusivas a la cruz en la que sufrió martirio San Andrés, cercada por hojas cuya forma recuerda en algún momento a conchas de peregrino en posición cóncava. La arquivolta inmediata al tímpano la forman 8 figuras. Serían ángeles con las alas extendidas en actitud de oración,

Portada de San Andrés

arrodillados. Ciñen sus ropajes con los característicos cordones anudados franciscanos, una identificación premeditada con los monjes de esta orden, que atendían el hospital.

La visión de la portada de San Andrés resulta emocionante: conecta como pocos elementos patrimoniales de la ciudad al peregrino actual con el del pasado. Además, desde este punto se contempla, enfrente, la puerta marítima de O Clavo, por la que también pasaron muchos peregrinos, y el extenso y urbanizado relleno bajo el que yace el antiguo puerto de O Parrote.

En todo caso, el emplazamiento original del hospital que nos ocupa y su capilla estaba donde se ubica la segunda muestra, el **CRUCEIRO [CRUCERO] DE SAN ANDRÉS 6**, en la populosa rúa San Andrés, 32, frente al nº 39. Esta singular obra, que se dataría al menos en parte de su estructura hacia el siglo XVI, pertenecía al conjunto del hospital.

A través de los 5 **bordones de peregrino** que circundan su fuste, evidencia la misión más característica de la perdida edificación. Todavía en 1589, al ser destruido en el ataque inglés a la ciudad, se dice que en San Andrés "se recogían y curaban muchos peregrinos extranjeros".



Cruceiro de San Andrés
Abajo, detalle de los bordones esculpidos

El tercer pie del peregrino/

El fuste con bordones del cruceiro de San Andrés resulta una rareza en el arte jacobeo, lo que multiplica su valor. Pero no es una excepción en otros ámbitos y soportes la representación del bordón. Forma, con la concha de vieira, el dúo de emblemas históricos de los peregrinos a Santiago más reproducido.

En el presente, solo se recrea la venera, pero en los siglos históricos de la peregrinación el bordón era motivo inspirador en todo tipo de formatos. Labrado en hueso o metal, se mostraba sobre todo en sombreros y vestimentas. Fue muy común el adorno formado por dos bordoncitos cruzados en forma de aspa.

El término 'bordón' procede del francés bourdon, un largo bastón utilizado por los peregrinos de ese país. En inglés se conocía como pilgrim's staff. Tal era el valor concedido al bordón, que de su diseño y elaboración se encargaban los mejores artesanos, y se bendecía, junto con la escarcela o zurrón, al inicio del viaje.

El Codex Calixtinus alude en el siglo XII al bordón como el tercer pie del peregrino, símbolo de la Santísima Trinidad, y arma de defensa contra alimañas y ladrones, equiparados con el diablo tentador. El diseño de los bordones del cruceiro de San Andrés es el propio de los siglos XV al XVIII.



En ambas imágenes, ruinas del antiguo convento de San Francisco

Para el caminante jacobeo actual, la capacidad evocadora de este sencillo crucero es incuestionable. La inmediata iglesia Castrense de San Andrés, paralela a la calle, sustituyó en 1890 a la antigua capilla del hospital.

Sobrevive una tercera muestra del conjunto de San Andrés. Es la pila bautismal de su capilla, conservada en el Museo Arqueológico de la ciudad. En su casi perdida decoración se adivina una concha de peregrino.

Al final de la rúa San Andrés, hacia el oeste, comenzaba en el pasado el camino a Fisterra, un destino en aquellos tiempos inhóspito que, sin embargo, atraía a muchos peregrinos. En Fisterra, apenas a 100 km, estaba el cabo del mismo nombre, considerado el fin del mundo desde tiempo inmemorial. Esta creencia se transformó para los peregrinos jacobeos en una visión a la vez mítica y espiritual, al interpretar a Santiago como el valiente apóstol que había llevado los Evangelios a aquella tierra final, la puerta al Más Allá. El inicio de este remoto trazado desde A Coruña lo recuerda hoy la avenida de Finisterre.

Aunque ningún hospital de la ciudad tuvo la repercusión del de San Andrés, otros, como Bo Suceso, Os Anxos, A Soidade, A Caridade, etc., acogieron peregrinos, tanto en la Edad Media como en los siglos XVI al XVIII. Eran siempre peregrinos pobres y enfermos, de los que una parte significativa fallecía. No se conserva ninguno de estos centros.

Ante la continua afluencia de peregrinos y la escasa oferta asistencial de la ciudad, en 1502 el regidor local, Pero Montoto,

propone a los monarcas españoles Isabel y Fernando, los Reyes Católicos, unificar los cuatro pequeños hospitales existentes en aquel momento en uno solo. Uno nuevo, grande y bien dotado: el Gran Hospital de Peregrinos de A Coruña, dirigido, a semejanza del Hospital Real de Santiago de Compostela, a acoger a todos los peregrinos sin recursos y enfermos.

Montoto justifica la petición en la singular condición portuaria de la ciudad, a la que llegan desde Santiago -escribe- muchos peregrinos "a buscar pasaje para Flandes, Francia y otras muchas partes". La espera casi siempre prolongada a la que se veían obligados hasta que lograban embarcarse, los hacía permanecer en la urbe.

El gran hospital coruñés nunca se construyó, pese a advertir el regidor a los monarcas que los peregrinos pobres de distintas partes de Europa superaban muchos días el millar. "No teniendo donde ser acogidos -añade- vagan por las calles".

Los nobles y religiosos lo tenían más fácil: eran recibidos en los conventos de la ciudad.

En la hospitalidad con los peregrinos distinguidos destacaron los franciscanos. Su convento original, extramuros, se perdió, pero se conservan sus restos arqueológicos. Son las conocidas como las **RUINAS DEL CONVENTO DE SAN FRANCISCO** 7, praza Carlos I, siguiendo al final del acceso lateral de la Fundación Luís Seoane.

Una leyenda atribuye la creación del cenobio al propio San Francisco con motivo de su peregrinación a Santiago, hacia 1214. Se ha propuesto incluso que el santo de Asís partió hacia Italia desde el puerto coruñés tras esta fundación. Otros autores lo consideran obra de su discípulo Fray Benicasa de Todi en las primeras décadas del siglo XIII. Como el convento se levantó rozando, en aquel tiempo, las rocas del mar, la leyenda cuenta que Benicasa alimentaba a los operarios con peces. Estos acudían a su cesta en multitud. El franciscano recogía los necesarios y despedía a los demás con una bendición.

El convento acogió a varios miembros de la realeza de camino o regreso de su peregrinación a Santiago. Así sucedió con los monarcas y príncipes españoles Juana la Loca, Carlos I y Felipe II (s. XVI) y con personajes tan relevantes como el príncipe italiano Cosme III de Médicis (s. XVII). San Francisco disponía de habitaciones para el clero en peregrinación y fue, además, la entidad religiosa más hospitalaria para peregrinos de cualquier condición.

El conjunto conventual vivió un momento trágico en 1589 al atacar el almirante inglés Francis Drake la ciudad al mando de una flota de 120 naves y 17.000 soldados. El ataque fue la respuesta inglesa al fracasado intento español de invadir Inglaterra en 1588





Actual iglesia de San Francisco



con una gran flota, la conocida popularmente como Armada Invencible.

San Francisco acabó siendo incendiado para evitar su toma por **los enemigos ingleses**, que a su vez quemaron otros relevantes edificios y núcleos de la ciudad, que quedó arrasada.

En 1653 San Francisco volvió a sufrir la destrucción. La provocó el estallido del cercano polvorín militar. Hoy en el emplazamiento original del convento solo permanecen sus ruinas. En ellas han aparecido lápidas de granito con veneras. Se conservan en el Museo Arqueológico. Corresponden a peregrinos y monjes, así como a cofrades y artesanos relacionados con este cenobio (ver foto pág. 60).

El convento franciscano acabó en manos del Ejército y, con el tiempo, desapareció. Pero sobrevivió su templo. Es la **IGLESIA DE SAN FRANCISCO** **8**, en la avenida Calvo Sotelo, 41, adonde fue trasladada entre los años 1964 y 1981. De estilo gótico, aparece muy alterada por las múltiples reformas posteriores y, sobre todo, por el traslado a su nueva ubicación, que la descontextualizó sin remedio.

En su emplazamiento original, en este templo se celebraron misas y actos religiosos multitudinarios para peregrinos de todo origen y condición, que incluso harían noche en sus naves.

De peregrinos a invasores/

Una sinrazón. El ataque del británico Francis Drake a Coruña en mayo de 1589 significó en gran medida la metamorfosis de la visión que la ciudad tenía de los ingleses: la de peregrinos y comerciantes marítimos.

Supuso, además, que emblemáticos edificios como los conventos e iglesias de San Francisco y Santo Domingo y el hospital de San Andrés, que tantos peregrinos británicos habían atendido, quedarán destruidos por las llamas. Las provocaron, según los casos, los atacantes y los propios defensores de la ciudad para evitar que cayeran en poder del enemigo. Fue una pérdida patrimonial y documental sin parangón en la historia de la ciudad.

El ataque de Drake, consecuencia de las pésimas relaciones políticas y religiosas que a finales del siglo XVI mantenían Inglaterra y España, confirma la conclusión de la época dorada de las peregrinaciones por mar.

En todo caso, A Coruña prestó durante este ataque el último gran servicio al mundo jacobeo compostelano. Al resistir al ataque de Drake, sus habitantes evitaron que este avanzara hacia Santiago con las peores intenciones, según se temía. A Coruña quedó arrasada -se perdió en el incendio de los edificios vinculados a la peregrinación documentación que hoy sería clave-, pero Santiago y su catedral se salvaron quizá de uno de sus momentos más críticos.



Convento de Santo Domingo



William Wey cuenta en su relato de 1456 que tras asistir a los actos religiosos en Santa María do Campo, acude al día siguiente a San Francisco. Allí escucha un sermón dedicado al apóstol Santiago. Lo pronuncia -añade- un bachiller en Teología inglés para los numerosos ingleses allí concentrados.

También el **CONVENTO DE SANTO DOMINGO** **9**, praza de Santo Domingo, 1, recibió a peregrinos ilustres y de la Iglesia. Entre ellos, al rey castellano de origen flamenco Felipe el Hermoso, llegado al puerto de camino a Santiago en 1506.

Ante la falta de fuentes documentales, ciertas tradiciones atribuyen el origen del convento al fundador de la orden de los dominicos, Santo Domingo de Guzmán. Al igual que San Francisco, tras peregrinar a Santiago hacia 1219 habría marchado a la naciente urbe coruñesa.

El convento original estaba extramuros hasta que en el siglo XVII se reconstruye en una zona próxima, la actual. Su iglesia, que acoge a la Virgen del Rosario, patrona de la ciudad, apenas conserva restos bajomedievales, al ser reconstruida por completo a finales del siglo XVIII, siguiendo criterios barrocos.

En Santo Domingo aparecieron lápidas con nombres de frailes extranjeros, tal vez peregrinos que por razones desconocidas se quedaron en el convento.

En el patio de armas del Museo Arqueológico se expone un relieve del siglo XV, tan tosco como evocador. Unos autores lo consideran procedente de Santo Domingo, otros lo relacionan con la perdida iglesia de Santo Tomás. El Museo apunta esta doble posibilidad (ver foto pág. 60).

El relieve representa, según el Museo, a un peregrino. Dolores Barral apuesta también por esta iconografía, al portar en la cabeza un casquete con barboquejo, y no el habitual sombrero de peregrino o la aureola de los santos de la Iglesia con los que se representa a Santiago. Se apunta esto porque se ha interpretado también como una recreación Santiago ataviado de peregrino, al portar en la mano izquierda un libro, que sería el de los Evangelios.

La figura muestra varios de los atributos del caminante histórico a Santiago: bordón para ayudarse en el camino, escarcela para la documentación y algún alimento básico, larga esclavina a los hombros para protegerse del agua y la humedad, y concha de vieira como emblema identificador.

En el patio de armas del Museo Arqueológico se exhiben otras piezas procedentes del convento dominico. Destacan una Adoración de los Reyes Magos, considerados los primeros peregrinos del cristianismo, y varias lápidas.

Próximo a Santo Domingo estuvo el hospital de Os Anxos, para pobres y peregrinos.



Plaza de Santo Domingo



La tercera institución religiosa y hospitalaria con los peregrinos, muy próxima a Santo Domingo, fue el **CONVENTO DE SANTA BÁRBARA 10**, praza de Santa Bárbara. Fundando en el siglo XIV, pertenece a las Madres Clarisas, monjas de clausura franciscanas que destacaron por su labor asistencial y caritativa. Recibe su nombre de una capilla anterior dedicada a Santa Bárbara. Merecen visita la silenciosa y acogedora plaza del convento, su iglesia y, sobre todo, el relieve gótico que desde 1613 se alza sobre el arco de la portada exterior del patio del convento.



El originalísimo relieve es una representación del Juicio Final. En una de las escenas, el arcángel San Miguel pesa las almas de los juzgados. En otra, el apóstol Santiago acompaña al Más Allá, hacia el Juicio, el alma de un hombre, posiblemente un mareante local que habría sido peregrino. Esta faceta intercesora del apóstol, que tanto valoraban sus devotos caminantes, se refuerza mostrándolo con la indumentaria de peregrino.

El relieve también muestra a San Francisco acompañando, en idéntica misión mediadora, a un franciscano. El conjunto se completa en el centro con Dios sosteniendo a Jesús crucificado, supremo ejemplo de la Salvación.

La imagen de Santiago acompañando a uno o dos peregrinos en actitud de oración se ha reproducido a lo largo de los siglos. Simboliza su suprema misión intercesora y se extendió por Europa, sobre todo en obras labradas en azabache. Siendo esto así, no es menos cierto que la propuesta iconográfica de este relieve coruñés, observada en su conjunto, resulta muy original y es exclusiva en el arte gótico gallego.

El historiador y experto jacobeo Antón Pombo propone que, como sucedía en la ciudad de Santiago, los peregrinos que no encontraban alojamiento en hospitales, intentarían pasar la noche al amparo de algunos de los cenobios citados. Lo harían sobre todo en el interior de sus templos que, con otros como Santiago y Santa María do Campo, eran sus principales punto de encuentro. Sucedería en momentos de masiva afluencia.

Los peregrinos con recursos, pero sin condición noble o religiosa, procuraban, como en Compostela, hospedaje en establecimientos privados. Los dos barrios originarios de la ciudad, A Cidade Vella,

habitado principalmente por hidalgos, burguesía enriquecida y funcionarios, y A Peixería o A Pescadería, residencia de pescadores, marineros, comerciantes y artesanos, ofrecían pensiones y hospederías especializadas en la atención a peregrinos.

En todo caso, esta actividad resultó más intensa en A Peixería, que acogía una gran población flotante. En sus calles residían hospederos foráneos que hablaban los idiomas propios de los devotos visitantes. El cronista Licenciado Molina escribe en 1550 que en A Peixería está "todo el concurso de gente natural, forasteros y extranjeros", al ser A Coruña -añade- "gran escala de navíos de todas las naciones".

La ciudad recibió, como peregrinos, a reyes, nobles, caballeros, artesanos, dignatarios de la Iglesia, monjes y sacerdotes, agricultores, aventureros, navegantes, comerciantes, etc. De la inmensa mayoría de ellos nada quedó. De unos cuantos, ya por su fama o por dejarnos testimonio de su paso, **pervive su huella.**



Relieve medieval de la portada del convento de Santa Bárbara

Abajo, detalle del relieve: Santiago guiando el alma de un peregrino

Peregrinos en la memoria/

Los más antiguos peregrinos conocidos llegados a Coruña son los cruzados del norte de Europa que, camino de Tierra Santa, desembarcan en 1217 para visitar Santiago.

Hay muchos otros. Unos, llegados de camino a Santiago; otros, para embarcar hacia un determinado destino tras realizar la peregrinación. Recordamos algunos de los más famosos.

Santa Brígida de Suecia, patrona de Europa, 1342; el noble escocés James Douglas con el corazón de su rey, Robert Bruce, hacia 1329; John of Gaunt, duque de Lancaster, que tras invadir A Coruña con un ejército que lo sigue en varias naves desde Plymouth, peregrina a Santiago, 1386; la mística británica Margery Kempe, 1417; el británico William Wey, autor del excepcional relato que hemos citado, 1456; John Goodyear, inglés que ofrenda a la catedral de Santiago un valioso retablo en alabastro de temática jacobea hoy conservado en su Museo, 1456; el noble e escritor británico John Paston, 1473; Catalina de Aragón, futura esposa del rey inglés Enrique VIII, impulsor en 1534 de la reforma anglicana, que supondría el final de las peregrinaciones inglesas, 1501; los reyes Juana la Loca y Felipe el Hermoso, procedentes de Holanda, 1506; Carlos I, que tras peregrinar a Santiago parte hacia Alemania, 1520; Felipe II, todavía príncipe, 1554; Juan José de Austria, político y militar e hijo bastardo de Felipe IV, 1668; la reina española de origen alemán Mariana de Neoburgo, a quien el mal tiempo lleva a la ría ferrolana y se dirige por tierra a Coruña, como era su intención inicial, antes de seguir a Santiago, 1690; el príncipe italiano Cosme III de Médicis, 1696; Jacobo III, pretendiente a la Corona inglesa que peregrina a Santiago desde A Coruña mientras busca apoyos para hacer valer su derecho al trono, 1719, etc.



Imágenes de la plaza de Santa Bárbara

En la memoria permanecen también los nobles irlandeses llegados al puerto coruñés a comienzos de 1602 con sus familias y seguidores. Huían de los ingleses, que dominaban su país. Era una doble huida: política, por haber luchado por la independencia de Irlanda, y religiosa, al ser católicos que rechazaban el anglicanismo inglés.

Fueron recibidos en A Coruña con todos los honores por el arzobispo de Santiago y el apoyo del rey Felipe III. Se les dispensaron las mejores atenciones antes de continuar viaje para peregrinar a la catedral compostelana.

Con posterioridad, parte de los desembarcados se asentaron en diversos lugares de la península ibérica. Resultado de esta dispersión fue la fundación de 7 colegios

irlandeses en otras tantas ciudades, entre ellas Santiago de Compostela. Varios de estos nobles **pasaron a la historia irlandesa** con nombre propio.



en camino/

Peregrinos en la rúa de Santiago

Tanto al llegar a puerto, como al partir hacia la catedral compostelana, los peregrinos iban a la iglesia de Santiago. Era la visita imprescindible, como vimos y como sigue sucediendo hoy, ya que en ella se estampa el primer sello de la credencial del peregrino en A Coruña.

Por eso este templo representó y representa el inicio simbólico del **Camino Inglés**. Los primeros pasos llevan al peregrino a la inmediata **RÚA DE SANTIAGO 11**, que debe su nombre al hecho de bordear el citado templo y marcar el inicio de la travesía de la ciudad hacia Compostela.



Hugh O´Donnell también quiere ver Irlanda/

La batalla de Kinsale, a finales de 1601, supuso la derrota definitiva de los nobles irlandeses que luchaban desde nueve años atrás por la independencia de su país.

Su líder era 'Red' Hugh O´Donnell, señor de Tyrconnell, nacido en 1572. Había liderado varias rebeliones de los clanes contra los ingleses y encabezó también el inmediato exilio hacia A Coruña, hecho conocido como 'la huida de los condes'.

O´Donnell, al que acompañaban otras familias nobiliarias -O´Neill, O´Sullivan, etc.- quiso subir a la Torre de Hércules. Para ver, quizá como su remoto antepasado Mil, si desde allí descubriría la amada Irlanda.

Tras peregrinar a Santiago, el joven noble marchó a la Corte española, en aquel tiempo en Valladolid, para entrevistarse con Felipe III. Pretendía la ayuda real para regresar a Irlanda y reiniciar la lucha contra los ingleses. No lo logró. Murió de camino, se cuenta que envenenado por un espía británico. Su épica lucha pasó en letras grandes a la historia y la literatura irlandesas.



El camino del mar a Santiago/

El Camino Inglés, denominado así al haber sido los ingleses sus más habituales usuarios históricos, es la única ruta jacobea que enlaza Europa con Santiago a través del mar, completada con una prolongación por tierra. En la actualidad este trazado terrestre tiene dos puntos de partida: las ciudades portuarias de Ferrol y A Coruña. Desde esta última, el peregrino debe caminar 75 km a Santiago. Los ramales ferrolano y coruñés confluyen en la aldea de Bruma, a 34 km de A Coruña, que conserva los restos de un histórico hospital de peregrinos. Desde aquí quedan 41 km para la meta.

El Camino Inglés desde la ría de A Coruña surge con identidad propia en el siglo XII, con la llegada al puerto de O Burgo, hoy perteneciente al vecino municipio de Culleredo, de los primeros peregrinos jacobeos por mar. En algún caso son cruzados del norte de Europa hacia Tierra Santa.

Su apogeo llega en los siglos XIII al XV. En este período las técnicas de navegación y otras vicisitudes -guerras, rutas comerciales, etc.- estimulan el desarrollo de la peregrinación marítima. A Coruña será ahora el puerto de referencia, reemplazando a O Burgo.

Lo habitual era hacer la ruta terrestre A Coruña-Santiago-A Coruña en cuatro o cinco días a pie y en dos o tres a caballo. Lukas Rem, alemán, peregrina a caballo en dos días a principios del siglo XVI. Sale por la mañana de A Coruña, llega al atardecer a Santiago, visita al apóstol, y al día siguiente, regresa.

En los años ochenta del siglo XX se retomaron las peregrinaciones por esta ruta. La no concesión de la compostela hasta finales de 2016 motivó su lento desarrollo, pese a ser su trazado el más seguido por los antiguos visitantes jacobeos por mar. Esta situación está cambiando a medida que los peregrinos descubren, entre sus pasos, los pasos profundos de los miles y miles de caminantes europeos del pasado.

En diciembre de 2016, y bajo determinadas condiciones, la catedral de Santiago aprobó la concesión de la **compostela**, el certificado de la peregrinación, partiendo de A Coruña. Es un motivo más para realizar desde esta ciudad el Camino Inglés.

La compostela desde A Coruña/

Hacia el año 1990 la catedral de Santiago exigió realizar a pie al menos los cien kilómetros finales de cualquiera de las rutas jacobeanas que en ella confluyen para obtener la compostela, el certificado de la peregrinación por el Camino.

No obstante, atendiendo a la exclusividad histórica de la peregrinación desde el puerto de A Coruña, en diciembre de 2016 el cabildo de la basilica santiaguesa aprobó su concesión desde esta urbe, a 75 km de la meta. Tras un informe histórico previo presentado por el Concello coruñés, la propuesta fue apoyada por asociaciones de amigos del Camino de Santiago de los cinco continentes, España y Galicia, reunidas en A Coruña en noviembre del mismo año.

La condición establecida para la obtener la histórica certificación, siempre partiendo de A Coruña y llegando a la catedral de Santiago, es la realización previa del Camino en el país o región de origen del peregrino/a. Se hace una mención

especial para los habitantes de A Coruña y alrededores, que la recibirán visitando los espacios jacobeanos de su ciudad y peregrinando a pie a Santiago.

En el pasado, al abandonar la calle de Santiago, los peregrinos bordeaban el barrio de A Peixería, avanzando paralelos a la hoy perdida línea de costa. En la actualidad, la ruta oficial del Camino los lleva a internarse por algunas de las vías más representativas de la historia coruñesa. Las primeras son Os Anxos, praza de María Pita y Rego de Auga.

En la rúa Rego de Auga, nº 37, estuvo **LA DESAPARECIDA IGLESIA MEDIEVAL DE SAN JORGE** **12**. Su solar lo ocupa desde el siglo XIX el Teatro Rosalía de Castro. Muchos peregrinos ingleses iniciaban en este templo, fundado a finales del siglo XIII y en aquellos tiempos rozando el mar, su ruta a Santiago. Tenían un motivo: desde mediados del siglo XIV San Jorge era patrón de Inglaterra.

La parroquia de la iglesia de San Jorge, en decadencia desde finales del siglo XVII, se trasladó en 1837 al antiguo templo de los jesuitas, en la cercana plaza del Marqués de San Martín. Los peregrinos amantes de la arquitectura de la ciudad de Santiago deben visitar este templo, visible desde el ángulo más despejado de la plaza de María Pita. Su fachada, de finales del XVIII, recrea el



Actual iglesia de San Jorge



característico barroco compostelano, presente en monumentos como la fachada catedralicia de O Obradoiro. Su interior, de líneas puras, es uno de los más bellos de los templos coruñeses.

Más próxima aún al número 37 de Rego de Auga está la **IGLESIA DE SAN NICOLÁS** **13**, rúa de San Nicolás, nº 18. Se llega a ella yendo a la derecha, en la dirección del peregrino y tras cruzar ante el Teatro Rosalía de Castro, por las breves calles de Bailén y San Nicolás. En total, unos 70 metros de recorrido. El templo actual posee una fachada del siglo XVIII, aunque su origen se remonta al XIII. San Nicolás, patrón de las gentes en tránsito, compartió con Santiago el patronazgo de algunos puertos europeos medievales, como Hamburgo.

En su concepción medieval, estos dos templos del barrio de A Peixería se relacionaron con la peregrinación. El historiador gallego Alfredo Vigo afirma que por su ubicación original, muy próxima al puerto, complementaban al templo de Santiago en la recepción a los peregrinos recién desembarcados. Además, San Nicolás -como recuerda el mismo historiador- era "patrón de marineros, comerciantes y peregrinos", y San Jorge, "santo guerrero de mucha devoción entre soldados y caballeros en general", y, como hemos dicho, patrón de Inglaterra.

Desde Rego de Auga, el peregrino sigue por Rúa Real, Cantón Grande y Cantón Pequeno. Cada vez más alejado de la ciudad histórica, pero en un continuum urbano, el Camino abandona el municipio coruñés en O Portazgo, topónimo cuyo origen deriva del impuesto que antiguamente se cobraba en el lugar.

Poco después de O Portazgo la ruta alcanza la localidad de O Burgo, en el municipio de Culleredo. Se sitúa esta población en la ría del mismo nombre, en realidad una continuación tierra adentro de la ría coruñesa.

Protegido por los templarios, el antiguo puerto de O Burgo fue durante el siglo XII el principal punto de desembarco de peregrinos. Lo relevó a partir de 1208, tras su fundación, el puerto de A Coruña. La espléndida iglesia de Santiago de O Burgo (s. XII) surgió, como la coruñesa, por esta relación con las peregrinaciones.



Arriba, iglesia de San Nicolás

Abajo, peregrinos en O Burgo

la espera/



Los peregrinos regresaban de Santiago a Coruña por el Camino Inglés, como a la ida. A ellos se unían quienes tras llegar a Santiago por tierra, viajaban al puerto coruñés para embarcar hacia cualquier destino europeo, una singularidad más de esta ruta.

Pese al avance de las técnicas de navegación entre los siglos XIII y XVII, período que centra la actividad de A Coruña como destino de peregrinos, resultaba casi imposible determinar el día de partida del puerto. Las condiciones del mar, inexcusables para unas naves aún endebles, y las derivadas de la propia actividad portuaria podían demorar el embarque días.

Le sucede a la mayoría de los peregrinos. Citamos a Jean Tacoen, que en 1512 se embarca en su país, Flandes, hacia A Coruña. En el viaje de ida, los vientos le impiden alcanzar el puerto coruñés, no pudiendo desembarcar hasta llegar a Lisboa. Desde allí peregrina a Santiago y continúa a Coruña para regresar a su país. Debe esperar en esta ciudad por vientos propicios durante 8 días. Después, en 10 días logra estar de regreso en su palacio.

Unos 180 años más tarde la situación no ha variado. El príncipe Cosme III de Médicis, tras peregrinar a Santiago por tierra, llega a Coruña para embarcar para Inglaterra en marzo 1696. Se ve obligado a permanecer en la ciudad 11 días debido al mal tiempo.

El noble italiano llena la espera ordenando sus negocios, recorriendo la ciudad y observando la actividad portuaria. En tanto, Pier María Baldi, el dibujante que le acompaña tomando imágenes, aprovecha para realizar una histórica vista panorámica de la ciudad, la más antigua conservada.

En algunos casos se llega al extremo de partir del puerto y tener que regresar a este. Le sucede a William Wey en 1456. Tras varios días de navegación, su barco vuelve a Coruña debido al mal tiempo.

Estas casi siempre forzadas estancias, sobre todo al regreso de los peregrinos de Santiago de Compostela, animaban la ciudad. Principalmente en dos ámbitos: el espiritual y el comercial. Iban de la mano, de forma inevitable.



la espera:
el espíritu/

En materia espiritual, un destino casi siempre imprescindible era el templo de Santa María. Tanto o más que el apóstol Santiago, la gran valedora de los peregrinos en tránsito era la Virgen. La devoción por ella la expresaban tanto al ir como al volver de Compostela. Por eso, muchos acudían a la **COLEGIATA DE SANTA MARÍA DO CAMPO 14**, rúa de Santa María, nº 1, durante su permanencia en la ciudad.

El edificio actual es de los siglos XIII-XIV con reformas y ampliaciones posteriores, la última en el siglo XIX, que aumentó la nave hacia la portada, adelantándose esta. En sus orígenes se situaba a las afueras de la ciudad.

El tímpano de la portada, que recrea la escena de la Epifanía -la adoración de los Reyes Magos en Belén al Niño Jesús-, muestra dos torreones en los extremos. De uno de ellos surgen las cabezas de tres caballos. Resulta de factura más tosca, pero el torreón con cabezas reproduce casi al detalle otro procedente del perdido coro pétreo de la catedral de Santiago. Ambos representan a los caballos de los tres Magos, en una alegoría de la distancia recorrida por estos para adorar al Niño.

Los Reyes Magos, considerados los primeros peregrinos del cristianismo, por su largo viaje desde algún lugar de oriente a Belén, son un motivo habitual en varios templos santiagueses, dada la relación de la ciudad con la peregrinación.

Vocación jacobea tendría también la portada sur, en la calle de Santa María. Muestra en el tímpano 5 figuras descalzas y con capucha, portando la central un bordón en forma de tau, pieza característica de la iconografía medieval del apóstol Santiago. Por ello, según varios autores, esta figura representa al apóstol guiando a los peregrinos; aludiría incluso a su predicación en las tierras más occidentales, como eran vistas las gallegas en la Edad Media. Para Dolores Barral, la escena también se podría identificar con San Antón, santo

Portada de la colegiata de Santa María



Fachada de la colegiata de Santa María



de los enfermos contagiosos, ante los monjes de su orden. Basa la propuesta en el antiguo nombre de la calle hacia la que se abre esta portada.



Portada lateral de Santa María, en la calle Santa María

Mención también para la chambrana sobre la que concluyen las arquivoltas de este tímpano. La constituye, según la crítica, una bien esculpida línea de hojas giradas hacia su interior mostrando los nervios. Sin embargo, la forma en que estos nervios se prolongan desde un único punto recuerda sobre todo a las estrías de las conchas de peregrino en posición cóncava.

El abigarrado interior de Santa María, de una luz tenue y concentrada, de gran fuerza evocadora, muestra un hermoso frontal de plata repujada del siglo XVIII en el altar mayor, presidido por la imagen de la Asunción de la Virgen. También ofrece detalles de cultura jacobea: figuras de Santiago como peregrino, algún ejemplo de conchas de vieira, etc.

Una curiosidad: la leve inclinación a la izquierda de la base del plano del ábside de este templo. Se ha interpretado como una analogía con la posición inclinada de la cabeza de Cristo agonizante.

Santa María tuvo albergue para peregrinos y pobres, a los que ofrecía comida y alojamiento. Y compartió con la iglesia de Santiago la sede de los gremios vinculados al comercio y a las actividades marítimas, de ahí que fuera conocida también como **Santa María do Mar**.



la espera:
las compras/

En cuanto a la actividad comercial generada por los viajeros jacobeos a la espera en la ciudad, los primeros interesados en ella eran los hospederos, que prolongaban la ocupación de sus establecimientos. Pero no les iban a la zaga artesanos y comerciantes, e incluso los propios peregrinos.

Una parte significativa de estos últimos, ya fuese en solitario o formando parte de un grupo, llevaban productos en los barcos, especialmente los apreciados paños ingleses y de otras procedencias, para vender en la ciudad. Lograban así un dinero esencial en muchos casos para la supervivencia en tierra en las mejores condiciones posibles. Como precisa Elisa Ferreira, "había que pagar comidas, alojamientos, ofrendas, certificados de peregrinación..."

Una colegiata para los extranjeros/

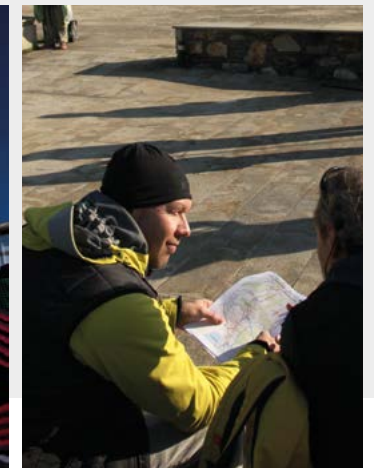
En 1441 el arzobispo compostelano Lope de Mendoza elevó la iglesia de Santa María a colegiata. Lo justifica por la afluencia a ella -escribe- de "muchos extranjeros de diversas partes del mundo". Pretendía, por tanto, que el nuevo título incrementara aún más el prestigio y la vistosidad del templo.

Añade el prelado que "los maestros de las naos, los mercaderes y marineros de la ciudad y de otras partes sienten por la iglesia de Santa María tan singular devoción que cuando vienen en sus navíos al puerto no acostumbraron ni acostumbran a entrar en casa alguna, ni en otra iglesia ni monasterio, hasta hacer primeramente oración en Santa María".

Se adivina en estas palabras una rivalidad soterrada con el templo de Santiago. En todo caso, parece difícil que Santa María, en la parte alta de la ciudad, fuese más visitada que la iglesia del apóstol, a pie de puerto y depositaria de la estatua que abrazaban exultantes los peregrinos al llegar. Al mismo tiempo, es cierto que las gentes del mar, al igual que los peregrinos, sentían ya en la Edad Media especial devoción por la Virgen, a la que consideraban guía y protectora en las largas travesías.



Cabecera de la colegiata de Santa María



Esta condición de los peregrinos como comerciantes ocasionales con dinero fomentaba también el lado oscuro. Era frecuente que fueran asaltados y robados, tanto en el puerto como en las calles y establecimientos. En esta peculiar tarea participaban los delincuentes locales y en alguna ocasión los piratas, con incursiones en la ría. En 1456 unos piratas bretones lo robaron todo de un barco de Dartmouth, el Juliana, que esperaba en el puerto el regreso de Santiago de sus peregrinos.

Los gremios de artesanos y mercaderes realizaban con frecuencia sus transacciones a la par que los viajes de las naves de peregrinos. Los artesanos, cuya producción se destinaba en parte



muy significativa a los devotos visitantes, fueron, a su vez, el grupo socioeconómico más numeroso de la ciudad, seguido, por parecidas razones, de los mareantes.

El tiempo destinado por los peregrinos a las compras tenía dos objetivos.

Uno, era adquirir alimentos y otros medios para afrontar con ciertas garantías la travesía marítima de vuelta a casa. Entre estos alimentos estarían los pescados en salazón, especialmente el bacalao, que constituyó una industria en la ciudad.

Visitaban asimismo las numerosas tabernas, en las que el vino, uno de los productos característicos del tráfico comercial en este puerto y siempre vinculado a la peregrinación, no escaseaba. Estos establecimientos debían de ser tan relevantes en la economía local que en 1397 se prohíbe temporalmente la venta de vino en el barrio de A Peixería para intentar evitar, con este revulsivo, la despoblación de A Cidade Vella.

La segunda razón resultaba todavía más decisiva si cabe, dada la trascendencia espiritual que se le concedía en el pasado. Era la adquisición en A Coruña, si no lo habían hecho en Santiago, de los **recuerdos y emblemas** propios del universo jacobeo.

Para lo que quede de viaje/

Los peregrinos históricos otorgaban un valor trascendente, casi sagrado, a los símbolos de la peregrinación compostelana. Los compraban en distintos soportes, significados y formas, antes de iniciar el regreso a sus puntos de origen. Lo hacían principalmente en Santiago, pero también secundariamente en otros lugares significativos, como A Coruña.

Estos objetos los acompañaban el resto de sus vidas. Certificaban la visita al sepulcro del apóstol, protegían del demonio, el mal de ojo y las enfermedades y, al morir su propietario, mostraban su condición de devoto peregrino en el viaje al Más Allá. Por esta última razón, gran número de estas piezas -no tanto las realizadas en plata y oro como en otros materiales- han aparecido en tumbas de diversas partes de Europa.

Los recuerdos eran principalmente de dos tipos: las reproducciones en metal y hueso de la venera y los bordoncitos, mostrados en la vestimenta acompañando a las auténticas conchas de vieira; y las imágenes de Santiago peregrino, las higas y los rosarios, tallados principalmente en piedra de azabache, muy apreciada.

Los peregrinos reservaban dinero sobre todo para comprar estos emblemas. No podían volver sin ellos. Además, como reconoce un documento coruñés del siglo XV, disponían -unos más, otros menos- de "sus dineros, oro, plata y otras cosas". Resulta evidente, por tanto, el valor de esta actividad para la economía coruñesa.



Para facilitar las transacciones era preciso en muchos casos el cambio de moneda. Esta cuestión estaría entre los motivos que propiciaron la llegada a la ciudad de judíos procedentes de los territorios de partida de los peregrinos, especialmente desde Inglaterra, a finales del siglo XIII. Quizá por este origen fueron los británicos los que mantuvieron una mayor relación con ellos. La calle de la Sinagoga, inmediata a la colegiata de Santa María do Campo, conserva su memoria.

Los peregrinos actuales tienen a su alcance recuerdos jacobeos y otros identificados con A Coruña y Galicia

A Coruña dispuso desde su fundación de casa de moneda propia. Su objetivo era facilitar e impulsar el comercio derivado de las actividades portuarias y la peregrinación. La ceca coruñesa acuñaba sobre todo en cobre y en menor medida en plata y oro. Su última ubicación conocida fue en el entorno del actual convento de Santo Domingo. Significativamente, la marca de fábrica de las monedas coruñesas era una venera, mostrada desde el siglo XV en su reverso.

La especialización en función de la demanda originó un sector dedicado a la elaboración de los recuerdos jacobeos -veneras, figuras de Santiago como peregrino, etc.- tallados en azabache. Esta negra y brillante piedra de lignito, a la que se le suponía una ancestral fuerza protectora contra el mal, era especialmente apreciada por los peregrinos. Se convirtió en un elemento singular de la peregrinación jacobea.

Esta producción coruñesa llegó a tal punto que en 1488 protestan los azabacheros compostelanos para pedir, sin éxito, su cese a las autoridades. Los compostelanos aducen que se trata de una competencia desleal, ante la inferior calidad -alegan- de las obras de los azabacheros de A Coruña.





Imágenes de A Coruña comercial y lúdica

El azabache coruñés procedía principalmente de Portugal, y el compostelano, de minas de la actual comunidad autónoma de Asturias. Hoy apenas quedan reminiscencias locales de esta artesanía.

También se desarrolló un activo sector platero, influenciado por la escuela compostelana, la más relevante de Galicia. Como en Santiago, su producción se destinaba en una parte notable a los peregrinos.

La documentación conservada confirma que los artesanos locales trabajaban, en plata, oro y otros metales, un variado muestrario de objetos: conchas de peregrino y calabazas, tazas y anillos con decoración específica de veneras, imágenes del apóstol Santiago, etc.



Los puestos de venta se concentraban en el entorno del puerto y en los barrios de A Cidade Vella y A Peixería, especialmente en este último. Era costumbre ubicarlos ante los templos más concurridos, como San Jorge, Santa María y Santiago. Mercados y tiendas estaban sometidos al arbitrio del Concejo de la ciudad, que contaba con una amplia representación de los sectores socioeconómicos más pujantes.

Wendy Childs y Elisa Ferreira concluyen que el tráfico esencial de la Edad Media en el puerto

de A Coruña fue el derivado de la peregrinación, y que este impulsó a su vez el comercio de la ciudad. Un patrimonio del pasado que llena de sentido el presente.

Permitámosle que nos emocione.

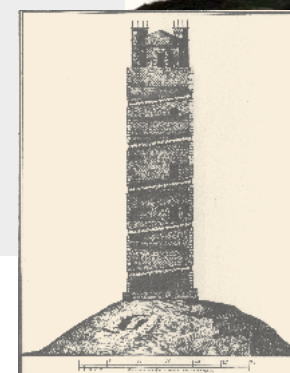
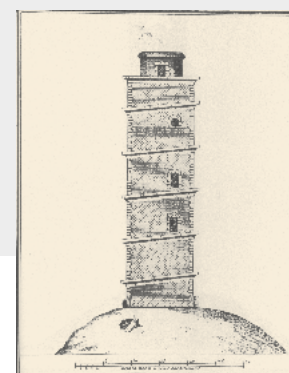


para saber más:
los museos/

Varios museos de A Coruña contienen elementos materiales e inmateriales, citados a lo largo de esta guía, que forman parte de la historia y la cultura jacobea local.

Torre de Hércules Avenida Navarra, s/n

El viejo faro romano era la primera visión de los peregrinos que llegaban por mar. La torre y su entorno ofrecen las mejores panorámicas para observar la histórica entrada a la bahía coruñesa. Su centro de interpretación informa sobre las antiguas navegaciones.



Torre de Hércules y dos imágenes de la estructura de la torre que contemplaban los antiguos peregrinos



Museo Arqueológico e Histórico Castelo de San Antón

Paseo Alcalde Francisco Vázquez, 2



En lo que fue el patio de armas del antiguo castillo de San Antón se muestra una amplia representación de obras medievales en piedra vinculadas a la peregrinación en la ciudad. La gran mayoría procede de lo que fueron los conventos medievales de San Francisco y Santo Domingo.

Destaca el relieve de un peregrino medieval del siglo XV procedente de las desaparecidas iglesias de Santo Domingo o Santo Tomás.



Mención también, entre otras obras ya citadas, a las lápidas en granito de monjes del antiguo convento de San Francisco con grabados de veneras. Aludirían a peregrinos que recalaron en el convento como monjes o, según Dolores Barral, quizá a la arraigada visión medieval que entendía la existencia terrenal como una peregrinación hacia la vida eterna.

De gran interés también las lápidas de cofrades, mercaderes y pescadores vinculados al convento de San Francisco y a actividades relacionadas con la peregrinación, y al tímpano de la Adoración de los Reyes Magos del convento de Santo Domingo, del siglo XIV. Otra obra adscrita al mundo jacobeo coruñés es la pila bautismal del antiguo hospital de San Andrés, en la que se adivina una venera.

En estas fotos, relieve con la imagen de un peregrino medieval, lápida con concha de peregrino y escudo de A Coruña del siglo XVII. Museo Arqueológico de San Antón



Museo de Arte Sacra da Colexiata

Rúa Porta de Aires, 23



Arqueta, en primer plano, y custodia donadas por Mariana de Neoburgo

Acoge la colección de orfebrería de la colegiata de Santa María do Campo, siglos XVI al XX.

Sus dos obras principales se vinculan a la peregrinación. Son la arqueta eucarística y la custodia de plata donadas a la ciudad de A Coruña por la reina española de origen alemán Mariana de Neoburgo. Representan su agradecimiento por la acogida que esta urbe le dispensó cuando en 1690 llegó a ella camino de la catedral de Santiago y de la Corte, tras contraer matrimonio con el rey Carlos II. Las dos piezas, de impresionante factura, son una creación del alemán Johann Sebastian Mylius. La arqueta es 1691 y la custodia de 1695.

Se exponen varias conchas de peregrino realizadas en plata de los siglos XIX y XX.

Casa Museo María Pita

Rúa Ferrerías, 28

Inmediata al Museo de Arte Sacro, es la vivienda reconvertida en museo de María Pita, una heroína coruñesa. Pita alentó a sus vecinos a enfrentarse al ataque naval inglés comandado por Francis Drake en 1589.

Muestra la ciudad en el año que simboliza su final como gran puerto de peregrinos, al abandonarlo definitivamente los ingleses. En los siglos XVII y XVIII continuarán llegando viajeros jacobeos principalmente de Francia, Irlanda, Alemania e Italia, pero con menor regularidad y en mucho menor número.



Casa Museo María Pita

Bibliografía/

Relación de las principales fuentes bibliográficas consultadas por el autor para la elaboración de A Coruña, el puerto del Camino de Santiago. Guía para los peregrinos

BIBLIOGRAFÍA JACOBEA DE LA CIUDAD DE A CORUÑA

Alfaya, E.; Villaverde Solar, M^a D. "Historia, arte y peregrinación en el itinerario irlandés a Compostela", en Cuadernos de Estudios Gallegos, tomo 56, n^o 122, 1999, pp. 235-248.

Alfeirán Rodríguez, X.; Romero Masiá, A. A Coruña dos Austrias 1516-1700, Ayuntamiento de A Coruña-Servicio Municipal de Educación, 1997.

Almazán, V. Gallaecia Scandinavica. Introducción ó estudio das relacións galaico-escandinavas durante a Idade Media, Galaxia, Vigo, 1986.

Almazán, V. "Las vías marítimas de peregrinación a Santiago de Compostela de los países escandinavos", en Actas del Congreso de Estudios Jacobeos, Xunta de Galicia, 1995, pp. 18-27.

Almazán, V. Dinamarca jacobea. Historia, arte y literatura, Xunta de Galicia, 1998.

Almazán, V. "Santa Brígida de Suecia peregrina a Santiago, Roma y Jerusalén", en Santiago, Roma, Jerusalén: Actas del III Congreso Internacional de Estudios Jacobeos, Xunta de Galicia, 1999, pp. 13-27.

Alonso Romero, F. Relaciones atlánticas prehistóricas entre Galicia y las islas Británicas y medios de navegación, Castrelos, 1976.

Alonso Romero, F. "Antecedentes, realización y finalidad de la expedición Breogán", en Gallaecia, vol. 2, 1976, pp. 173-191.

Alonso Romero, F. "Sobre los orígenes de los antiguos puertos del noroeste peninsular", en Lucerna, vol. II, 1987, pp.135-163.

Andrade Cernadas, J. M. "A Peregrinación a Santiago de Compostela e os seus camiños", en Galicia románica e gótica, Xunta de Galicia, 1997, pp. 54-61.

Anguita Jaén, J. M^a. "Literatura odepórica. VII. 'Itinerarium Peregrinationis' de William Wey", en Iacobus. Revista de estudios jacobeos y medievales, n^o 11-12, 2001, pp. 261-278.

Ashley, K. M. Being a Pilgrim: Art and Ritual on the Medieval Routes to Santiago, Lund Humphries, Farham, 2009.

Barral Rivadulla, D. "Arquitectura nosocomial en La Coruña gótica", en Cuadernos de Estudios Gallegos, tomo XLIII, fasc. 108, 1996, pp. 195-220.

Barral Rivadulla, D. "La imagen del Más Allá en el cambio del gótico al renacimiento: el relieve de la plaza de Santa Bárbara de A Coruña", en Humanitas: estudios en homenaxe ó profesor D. Carlos Alonso del Real, 1996, pp. 863-876.

Barral Rivadulla, D. "Santiago y la peregrinación en la escultura medieval coruñesa", en Compostellanum, vol. 41, 1996, pp. 287-301.

Barral Rivadulla, D. La Coruña en los siglos XIII al XV. Historia y configuración urbana de una villa de realengo en la Galicia medieval, Colección Galicia Histórica-Instituto Padre Sarmiento de Estudios Gallegos, CSIC, 1998.

Barral Rivaduralla, D. Arte y arquitectura en el Convento de San Francisco de A Coruña, Sembra, 2007.

Barreiro Barreiro, P. "Relación de peregrinos a Santiago que recibieron asistencia en el Hospital del Buen Suceso de La Coruña desde 1696 a 1800", en Compostellanum, XI-4, 1966, pp. 561-588.

Barreiro Fernández, J. R. Historia de la ciudad de La Coruña, Biblioteca Gallega-La Voz de Galicia, 1986.

Barreiro Fernández, X. R. "Os irlandeses e a Universidade de Santiago", en Historia da Universidade de Santiago de Compostela, vol. I (Das orixes ó século XIX), Universidade de Santiago de Compostela, 1998, pp. 241-246.

Barreiro Mallón, B. Las ciudades y villas costeras del norte de Galicia en el contexto internacional del siglo XVI, Universidade da Coruña, 1999.

Bernárdez, R. Reseña histórica y descriptiva de Santa María del Campo de la ciudad de La Coruña, 1892, edición facsímil (coord., Taboada Vázquez, R.), Colegiata de La Coruña, 1997.

Childs, W. R. "English Ships and the Pilgrim Route to Santiago", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo I, pp. 79-91.

Childs, W. R. "Inglaterra. Peregrinos a Santiago", en Santiago: A Esperanza, Xunta de Galicia, 1999, pp. 237-242.

Childs, W. R. "The Perils, or Otherwise of Maritime Pilgrimage to Santiago de Compostela in the Fifteenth Century", en Pilgrimage Explored (edic., Stopford, J.), The University of York, 1999, pp. 123-143.

Childs, W. R. "Irish Merchants and Seamen in Late Medieval England", en Irish Historical Studies, Antrim W. & G. Baird, 2000, pp. 22-43

Christensen, A. "Ship Types in Northern Europe a.d. 1100-1500: What kind of sea transport was available to the pilgrims?" en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, 1998, tomo I, pp. 103-109.

Clark, D. "Los irlandeses y el Camino Inglés", en El libro del Camino Inglés, Deputación da Coruña, 2015, pp. 026-027.

Cordero Carrete, F. R. "Embarque de peregrinos ingleses a Compostela en los siglos XIV y XV", en Cuadernos de Estudios Gallegos, tomo 17, 1962, pp. 348-357.

Cordero Carrete, F. R.; Storrs, C. "Peregrinos ingleses a Santiago en el siglo XIV", en Cuadernos de Estudios Gallegos, tomo 20, fasc. 61, 1965, pp. 193-224.

"Delimitación do Camiño Inglés. Decreto 110/2014, do 4 de setembro, polo que se aproba a delimitación do Camiño de Santiago Inglés", Xunta de Galicia, Diario Oficial de Galicia, n^o 178, jueves, 18 de septiembre de 2014, en http://www.xunta.gal/dog/Publicados/2014/20140918/AnuncioG0164-120914-0001_gl.html

"Delimitación do Camiño Inglés. Documentación. A Coruña: Memoria xustificativa e serie de planos", en http://ficheiros-web.xunta.gal/patrimonio/DELIMITACION_CINGLES/15_CORUNHA.pdf e http://ficheiros-web.xunta.gal/patrimonio/DELIMITACION_CINGLES/15_CORUNHA_A3.pdf

Dyas, D. Pilgrimage in Medieval English Literature: 700-1500, D. S. Brewer, Cambridge, 2001.

Españoles a la defensa de Irlanda, en <http://elrethohistorico.com/defensadeirlanda/>

Erias Martínez, A.; Vázquez Gómez, X. L. As laudas sepulcrais de San Francisco da Coruña, Separata do Anuario Brigantino, n^o 17, 1995.

Fernández Fernández, C. M. Antiguos hospitales de La Coruña, Biblioteca Coruñesa-Vía Láctea, 1995.

Fernández Naval, F. X. "Caminos de la tierra, caminos de la mar", en El libro del Camino Inglés, Deputación da Coruña, 2015.

Ferreira Priegue, E. Galicia en el comercio marítimo medieval, Fundación Barrié de la Maza, A Coruña, 1988.

Ferreira Priegue, E. "La ruta ineludible, las peregrinaciones colectivas desde las islas Británicas en los siglos XIV y XV", en Actas del Congreso de Estudios Jacobeos, Xunta de Galicia, 1995, pp. 279-290.

Ferreira Priegue, E. "El Patrón Santiago. Aproximación a la Onomástica de los Buques", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo II, pp. 41-54.

Ferreiro Alemparte, J. Arribadas de normandos y cruzados a las costas de la península Ibérica, Sociedad Española de Estudios Medievales, 1999.

Franco, Á. "Escultura inglesa en Galicia", en Hasta el confín del mundo. Diálogos entre Santiago y el mar, Xunta de Galicia, 2004, pp. 162-173.

Gil Merino, A. "El comercio y el puerto de la Coruña durante el siglo XVI", en Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, n^o 12, 1976, pp. 137-177.

González Garcés, M. Historia de La Coruña. Edad Media, Caixa Galicia, 1987.

González López, E. Historia del puerto de La Coruña, La Voz de Galicia, Colección Biblioteca Gallega, 1985.

González López, E. Historia de la ciudad de La Coruña: la Edad Antigua y la Media, Diputación Provincial de A Coruña, 1992.

Hall, D. J. English Medieval Pilgrimage, Routledge, Londres, 1965.

Hell, V. The Great Pilgrimage of the Middle Ages: the Road to St James of Compostela, Clarkson N. Potter, New York, 1964.

Herbers, K. "Cruzada y peregrinación. Viajes marítimos, guerra santa y devoción", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo II, pp. 27-39.

Herbers, K.; Plötz, R. Caminaron a Santiago. Relatos de peregrinaciones al 'fin del mundo', Xunta de Galicia, 1999.

Iglesia González, A. de la. "Estudios arqueológicos. Santiago de La Coruña", en Galicia, revista universal de este reino, n^o 11, 1862, pp. 161-164.

Iglesia González, A. de la. Estudios arqueológicos, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Xunta de Galicia, Instituto de Estudios Gallegos Padre Sarmiento, 2008.

Iglesias Rábade, L. "Peregrinos y romeros de la Inglaterra medieval. La romería popular", en Cuadernos del CEMYR, n^o 6, 1998, pp. 97-124.

Jacomet, H. "Santiago de Compostela y las peregrinaciones marítimas desde las costas francesas. El desarrollo de las relaciones atlánticas", en Hasta el confín del mundo. Diálogos entre Santiago y el mar, Xunta de Galicia, 2004, pp. 148-161.

Jacomet, H. "Notes sur les pèlerinages maritimes à Saint-Jacques de Compostelle (XIV-XVI siècles): Hypothèses et réalités", en rev. Compostelle. Cahiers d'Études, de Recherches et d'Histoire Compostellanes, 7, Centre d'Études Compostellanes, 2004, pp. 21-77.

Keating, E. F. Afínidades culturais entre Galicia e Irlanda, Galaxia, 1990.

Krötzel, C. "Pilgrims to Santiago and their routes in Scandinavia", en The Santiago de Compostela Routes: Architectural Heritage Reports and Studies, Council of Europe, Strasbourg, nº 16, 1989, pp. 64-69.

Lomax, D. W. "Algunos peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media", en Fundación Príncipe de Viana, nº 31, 1970, pp. 159-169.

Lomax, D. W. "Peregrinos ingleses a Santiago en la Edad Media", en Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media, 1993, pp. 73-86.

López Alsina, F. "Los espacios de devoción: peregrinos y romerías en el antiguo reino de Galicia", en Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval. XVIII semana de estudios medievales, Gobierno de Navarra, 1991, pp. 173-192.

López Gómez, F. S. "El mar... y el Camino Inglés", en El libro del Camino Inglés, Deputación da Coruña, 2015, pp. 150-153.

MacKay, A. "Una peregrina inglesa: Margery Kempe", en Viajeros, peregrinos, mercaderes en el occidente medieval. XVIII Semana de estudios medievales, Gobierno de Navarra, 1991, pp. 193-200.

Marcos Pérez, P. J. "The Pylgrims Sea-Voyage and Sea-Sickness, poema medieval dedicado a los peregrinos ingleses con rumbo a Compostela. Comentario y traducción al español", EPOS: Revista de Filología, nº XVIII, 2002, pp. 343-367.

Martínez Barbeito, C. El escudo de La Coruña, Revista del Instituto José Cornide de Estudios Coruñeses, 1985.

Martínez Rodríguez, A. L. "La peregrinación marítima a la Compostela medieval. El Camino de Santiago desde Irlanda", en <http://www.temporamagazine.com/peregrinar-desde-irlanda-la-compostela-medieval-el-camino-de-santiago-por-via-maritima/>

McEntire, S. J. Margery Kempe: a Book of Essays, Garland, Londres, 1992.

Miraz Seco, M^a V. "Peregrinas inglesas na ruta marítima xacobeas medieval", en Cadernos do Ateneo Eumés, nº 7, 2009, pp. 39-54.

Miraz Seco, M^a V. "Margary Kempe, una peregrina inglesa en la Compostela medieval", en Mujeres y peregrinación en la Galicia medieval, Instituto de Estudios Gallegos Padre Sarmiento-CSIC, 2010, pp. 205-227.

Miraz Seco, M^a V. La peregrinación marítima. El Camino Inglés desde la ría de Ferrol en la Baja Edad Media, tese de doutoramento (direc., Romero Portilla, P.), Universidade da Coruña, Departamento de Historia Medieval, Facultade de Humanidades, 2013. En ruc.udc.es/dspace/bitstream/handle/2183/11563/MirazSeco_Violeta_TD_2013.pdf?

Moreta, S. El libro de Margery Kempe, Universidad de Valencia, 2012.

Morinis, A. Sacred Journeys: the Anthropology of Pilgrimage, Greenwood Press, Westport e Londres, 1992.

Neira Cruz, X. A. A cidade da Coruña que visitou Cosme III de Médicos, Fundación Caixa Galicia, 2006.

Nogueira, P. "Vers Compostelle: le Chemin de La Corogne", en Le Chemin, la Route, la Voie. Figures de l'imaginaire occidental à l'époque moderne, PUPS, París, 2005, pp. 262-271.

Ó Riain-Raedel, D. O. "The Irish Medieval Pilgrimage to Santiago de Compostela", History Ireland, nº 3, vol. 6, 1998, pp. 17-21.

Ortega Villoslada, A. "Viajes a Flandes e Inglaterra ¿Cabotaje o recta vía?", Espacio, Tiempo y Forma, Serie III, Historia Medieval, UNED, tomo 16, 2003, pp. 229-250.

Padín, Á. Reedificación del Templo de San Andrés y del Gremio de Mareantes de La Coruña, Fundación Pedro Barrié de la Maza-Museo de Pontevedra, 1992.

Padín Panizo, Á. "El Camino Inglés desde el puerto de Faro o de La Coruña", en Aulas del Camino, 1997, pp. 251-261.

Padín Panizo, Á. La Coruña: sus barrios y sus calles, Biblioteca Coruñesa, Vía Láctea, 1997.

Padín, Á. Crunia. Porto de peregrinacións, Xunta de Galicia, 1999.

Parrilla, J. A. Historia del puerto de La Coruña, Fundación Barrié de la Maza, 1996.

Pereira Martínez, X. C. "Burgo de Faro, os templarios e o Camiño de Santiago (I)", en Compostellanum, vol. 38, nº 3-4, 1993, pp. 467-503.

Pérez Grueiro, M. (e outros). Camino de Santiago en Galicia. El camino Inglés, Consellería de Cultura, Comunicación Social e Turismo, 1999.

Péricard-Méa, D. "D'eau et de marchandise: marchands et pèlerins de Saint Jacques en France à la fin du Moyen Age", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo II, pp. 169-181.

Plötz, R. "Homo viator", en Compostellanum, vol. 36, nº 3-4, 1992, pp. 265-281.

Plötz, R. "Peregrinando por mar: relatos de peregrinos", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo II, pp. 55-81.

Pombo Rodríguez, A. A. "Hospitals de Peregrinos na Cidade da Coruña e no Camiño de Faro", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo II, pp. 271-310.

Quaife, P. "Saint James in English Literature", en Atti del convegno Internazionale di Studi, Centro italiano di studi Compostellani, Perugia, 1985, pp. 429-445.

Rey Escariz, A. A. Historia y descripción de la ciudad de La Coruña de Antonio Rey Escariz (transcripción e estudio, Santiago Daviña Sainz), Archivo Municipal de La Coruña, 1996.

Rey Escariz, A. A. "El convento antiguo de Santo Domingo de La Coruña", en Boletín de la Real Academia Gallega, nº 18, pp. 128-132.

Rey Escariz, A. A. "Hospitales de la gente de Mar en La Coruña", en Boletín de la Real Academia Gallega, nº 20, pp. 170-174.

Rodríguez, M. F. "A Coruña, corazón del Camino Inglés", en A Coruña 800 años en primera plana, Asociación de la Prensa de A Coruña, 2009, pp. 19-23.

Rodríguez, M. F. "El puerto de los peregrinos", en El Correo Gallego, 2domingo, 10 outubro 2010, p. 9.

Rodríguez, M. F. "Coruña, A", en Gran Enciclopedia del Camino de Santiago. Diccionario de la cultura jacobea (direc., Rodríguez, M. F.), Bolanda, 2010, tomo 5, pp. 197-208.

Rucquoi, A. "Itinerarios y peregrinaciones marítimas (y aéreas)", en Topografías culturales del Camino de Santiago. Kulturalle Topographien des Jakobsweges (edic., Gómez Montero, J.), Peter Lang, 2016, pp. 187-204.

Ruiz de la Peña Solar, J. I. "La apertura de la fachada costera cantábrica a las rutas de la navegación atlántica (siglos XII-XIII)", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo I, pp. 19-31.

Sánchez Chouza, J. M. A Coruña en la Baja Edad Media, Edicións do Castro, 2005.

Santos Fernández, C. "El bordón y la pluma, el Camino de Santiago descrito por peregrinos de los siglos XV al XVIII", en Compostellanum, vol. 59, nº 3-4, 2014, pp. 427-458.

Serrano Reyes, J. L. "John of Gaunts Intervention in Spain: Possible Repercussions for Chaucer's Life and Povertry", en SELIM, 6, 1996, pp. 117-145.

Singul, F. "Peregrinos ingleses a Santiago. La ruta marítima", en Hasta el confin del mundo. Diálogos entre Santiago y el mar, Xunta de Galicia, 2004, pp. 142-147.

Singul Lorenzo, F. "O camiño de Santiago no século XV: rutas terrestres e peregrinacións marítimas", en Os capitulos da Irmandade. Peregrinación e conflito social na Galicia do século XV, Xunta de Galicia, 2006, pp. 468-483.

Stalley, R. "Pelerinage Maritime a Saint-Jacques", en Santiago de Compostela: 1000 ans de pelegrinage européen, Belgique, 1985, pp.123-128.

Stalley, R. "Maritime Pilgrim from Ireland and its artistic repercussions", en Actas del II Congreso Internacional de Estudios Jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, 1998, tomo I, pp. 255-276.

Starkie, W. "Santiago, Inglaterra e Irlanda", en Santiago en la historia, la literatura y el arte, Editora Nacional, Madrid, 1954, pp. 91-111.

Stokstad, M. "The Sanctuary of Saint James at the End of the 15th Century", en Compostellanum, vol. 22, nº 1-2, 1987, pp. 527-531.

Stone, J. S. The cult of Santiago: traditions, myths, and pilgrimages, Longmans, Green and Co., Londres, 1927.

Storrs, C. M. Jacobean Pilgrims from England to St. James of Compostela. From the early twelfth to the late fifteenth century, Xunta de Galicia, 1994, y Confraternity of Saint James, 1998.

Strassburg, G. von. Tristán e Isolda (edic., Millet, V), Siruela, 2016.

Suárez Otero, J. "Arqueología y peregrinación: la moneda en la peregrinación marítima a Santiago", en II Congreso Internacional de estudios jacobeos. Rutas atlánticas de peregrinación a Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, tomo II, 1998, pp. 197-218.

Tate, R. B. Pilgrimages to St. James of Compostella from the British Isles during the Middle Ages, Liverpool University Press, 1990.

Tate, B. "Las peregrinaciones marítimas medievales desde las Islas Británicas a Compostela", en Santiago, camino de

Europa. Culto y cultura en la peregrinación a Compostela, Xunta de Galicia, 1993, pp. 161-179.

Tate, R. B. "A vía marítima dende as Illas Británicas a Compostela durante a Idade Media", Actas del Congreso de Estudios Jacobeos, 1995, pp. 679-684.

Tate, R. B.; Turville-Petre, T. Two pilgrim itineraries of the later middle ages, Xunta de Galicia, 1995.

Torre de Hércules, en <http://www.torredeherculesacoruna.com/index.php?l=es>

Ure, J. Pilgrimage: the Great Adventure of the Middle Ages, Constable, Londres, 2006.

Urgorri, F.; Femiella, L. El antiguo camino real de La Coruña a Santiago. El camino de Faro o camino francés de Poulo, Fundación Caixa Galicia, 1992.

Varios autores. A Coruña 1208-2008. A construción dunha cidade. La construcción de una ciudad (coord., Barral Rivadulla, D.), Concello da Coruña, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2008.

Varios autores. Aulas no Camiño. O Camiño inglés e as rutas atlánticas de peregrinación a Compostela (dir., Leira López, J.), Universidade da Coruña, 1997.

Varios autores. Art and Architecture of Late Medieval Pilgrimage in Northern Europe and the British Isles (edic., Blick, S.; Tekipre, R.), Brill, Leiden, 2005.

Varios autores. El libro del Camino Inglés, Deputación da Coruña, 2015.

Varios autores. La Real Colegiata de Santa María del Campo de La Coruña, Diputación Provincial de A Coruña, 1989.

Vedia y Goosens, H. de. Historia y descripción de La Coruña, Instituto de Estudios Coruñeses, 1975.

Velo Pensado, I. La Coruña en el Camino de los peregrinos a Santiago, Archivo de la Colegiata, A Coruña, 1995.

Velo Pensado, I. "El gremio de plateros de La Coruña en el siglo XVI", en Oro, plata y piedra para la escena sagrada en Galicia. Curso de orfebrería y arquitectura religiosa, Asociación de Amigos de la Colegiata y Museo de Arte Sacro de La Coruña, 1995, pp. 177-200.

Verberckmoes, J.; Neyts, C.; Bousard, T. Irish Pilgrims on the Camino de Santiago: 800 years, Astrolabe Press, 2016.

Viaxe da raíña dona Mariana de Neoburgo por Galicia, edición facsimilar, 1690 (introducción y documentación, Escrigas, G.), Bibliofilia de Galicia-Xunta de Galicia, 1998.

Vigo Trasancos, A. "A Coruña. Historia e imaxe de un puerto atlántico (s. I-1936)", en Patrimonio cultural vinculado con el agua. Paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo / Cultural heritage linked to water. Landscape, urbanism, art, engineering and tourism, Editora Regional de Extremadura, pp. 381-394.

Webb, D. Pilgrims and Pilgrimage in the Medieval West, I. B. Tauris Publisher, Londres, 1999.

Wey, W. Ver Anguita Jaén, J. M^a.

Yeoman, P. Pilgrimage in Medieval Scotland, Historic Scotland, Batsford, 1999.



Para sellar la credencial del peregrino en A Coruña:

- 1_ Oficina de Turismo municipal ubicada en Plaza de María Pita
- 2_ Oficina de Turismo municipal ubicada en la Torre de Hércules
- 3_ Frente a la Iglesia de Santiago, en Travesía Tabernas



Esta publicación no habría sido posible sin el trabajo previo, a lo largo de los siglos XIX, XX y XXI, de diversos historiadores coruñeses, españoles y de otros países -británicos, irlandeses, alemanes, franceses, holandeses, etc.-. A todos/as ellos/as, gracias.

Otros agradecimientos: a Manu Sánchez, técnico de la Torre de Hércules; a Carlos Santos, por descubrirme el carácter jacobeo del cruceiro de San Andrés cuando el autor de este texto ni imaginaba que escribiría esta guía; a Laura Gómez, de Afundación Santiago de Compostela, por su amabilidad; y también por su amabilidad, a Andrés García, párroco de la iglesia de Santiago, y a Moncho, sacristán de la misma, así como al personal de los museos Arqueológico -especialmente a Ana Martínez-, Arte Sacra y Casa Museo de María Pita.

Textos/
Manuel F. Rodríguez

Foto principal de la portada:
Iglesia de Santiago. Gabriel Tizón.

Ilustraciones de la Torre de Hércules
(pág. 59) tomadas del libro/
Historia de la Torre de Hércules,
Por D. Joseph Cornide.

Fotografías/
Gabriel Tizón,
Lucas Vallecillos, Rafael López-Monné, Alfons Rodríguez, Óscar Domínguez, Álvaro Arribi, Xulio Rey, Gonzalo Azumendi y Consorcio de Turismo de A Coruña

Las fotografías no identificadas de peregrinos de esta guía pertenecen a personas que están realizando el Camino Inglés entre A Coruña y Santiago de Compostela.

Diseño y Maquetación/
Sistema Diseño

Depósito Legal/
C 620-2017

ISBN/
978-84-697-2749-2

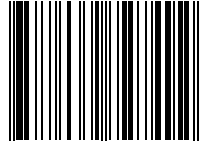


Turismo de A Coruña/

Edificio Sol
Calle Sol, s/n. 15003 A Coruña
Galicia - España
Tel.: +34 981 184 344
Fax: +34 981 184 345
infoturismo@coruna.es

www.turismocoruna.com

ISBN: 978-84-697-2749-2



9 788469 727492